PRINCIPES

DE

DROIT MARITIME.

Paris. — Typ. de E. Penaud, Faubourg-Montmartre, 10.

PRINCIPES

DE

DROIT MARITIME,

Suivant le Code de Commerce Français.

ANALOGIE AVEC LES LOIS OU CODES ÉTRANGERS.

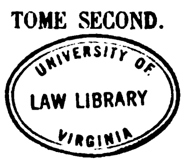
ABORDAGE, AFFRETEMENT, ASSURANCES, ARMATEUR, CAPITAINE, CONNAISSEMENT, CONSULS, CONTRAT A LA GROSSE, FRET, USAGES ET VENTES MARITIMES, ETC., ETC.

PAR

M. LOUIS **POUGET**, AVOCAT,

Membre correspondant de l'Institut des *Actuaries* de Londres;
Auteur du *Dictionnaire* et du *Journal des Assurances*;
***Des Droits et des Obligations des divers Commissionnaires*, etc.**

TOME SECOND.



PARIS,

AUGUSTE DURAND, LIBRAIRE-ÉDITEUR,

7, rue des Grès.

1858

PRINCIPES

DE

DROIT MARITIME.

SUITE DE LA PREMIÈRE PARTIE.

CHAPITRE XXII.

PERTES DES TROIS QUARTS; NAVIRE; FACULTÉS.

Sommaire.

222. On peut délaisser quand il y a perte des trois quarts sur corps ou sur facultés; perte sur la qualité ou la quantité;

223. Preuve et constatation de la perte;

224. La perte des trois quarts est appréciée différemment suivant que la police est conjointe ou divise; des frais compris dans la perte des trois quarts;

De l'innavigabilité absolue du navire. Lorsque la perte des trois quarts est d'abord constatée, les événements ultérieurs n'ont-ils aucune réaction?

225. Appréciation de la perte des trois quarts sur facultés; vente en justice et en cours de voyage;

226. Évaluation de la perte des trois quarts quand la valeur du navire est fixée d'accord;

222. Une nouvelle cause de délaissement réside dans la perte ou détérioration des effets assurés, lorsqu'elle est des trois quarts (1) et le résultat d'un accident maritime dont l'assureur s'est chargé.

La perte des trois quarts, suivant le Code, s'applique aussi bien aux corps qu'aux facultés.

La perte sur facultés ne doit pas être confondue avec la détérioration qui peut porter sur la quantité.

La détérioration se détermine alors par le poids et la mesure; la détérioration peut encore porter sur la qualité (2). Nous établirons bientôt les règles à cet égard.

223. La perte des trois quarts doit être établie.

Le délaissement, pour détérioration des trois quarts, n'est pas recevable si on ne produit qu'un simple procès-verbal fait en l'absence du consul et de toute autorité légale;

---

(1) Nous avons dit, t. I, p. 80, que les assureurs de Paris exigent la perte des trois quarts pour le délaissement des facultés, et on a vu comment les tribunaux interprètent cette clause. (Voyez aussi nos observations, t. I, p. 342, et *infrà*, n° 225.)

Dans ce chapitre, nous aurons encore, en effet, l'occasion d'indiquer de nouvelles décisions.

(2) Aix, 13 juin 1832.

dans ce cas, les assureurs doivent être admis à régler le sinistre en avarie (1).

Faut-il constater la perte des trois quarts par une expertise ou par une vente? La Cour de cassation, dans l'espèce (24 août 1846, *Gazette des Tribunaux*, 24 et 25 août 1846), a jugé que si le délaissement de la marchandise assurée était demandé par les assurés pour perte ou détérioration de plus des trois quarts de sa valeur, une Cour avait pu, en présence d'une expertise qui portait à ce taux la détérioration éprouvée, et d'une vente de la marchandise détériorée qui avait produit plus de la moitié de la valeur de cette même marchandise, se prononcer pour la négative et refuser le délaissement, non pas en donnant en principe la préférence à la vente sur l'expertise, mais en se fondant sur l'interprétation de ces deux actes rapprochés l'un de l'autre, et des autres circonstances de la vente, notamment sur ce fait que l'expertise contenait des erreurs, et que la vente, faite d'ailleurs de bonne foi, avait procuré des bénéfices importants aux acquéreurs assurés devenus vendeurs à leur tour. (Voy. notre observation, t. I, p. 341.)

Une telle décision ne peut donner ouverture à cassation:

Il en est de même lorsque, pour décider que les causes du délaissement ne sont pas postérieures à l'expertise, la Cour s'est appuyée sur des faits et circonstances qui déterminent l'époque du sinistre (2).

---

(1) Trib. de comm. de la Seine, 19 juillet 1852; Teulet et Camberlin, 1853, p. 386.

(2) Cour de cass., 24 août 1846, ch. des req.; *Gazette des Tribu-*

La perte est facile à constater quant à la quantité; mais quant à la détérioration, pour savoir quand elle est des trois quarts, et notamment quand une bonne qualité de marchandises est changée en une mauvaise, sans perte de quantité, il faut d'abord déduire les détériorations dont ne répondent pas les assureurs, et évaluer ensuite les marchandises aux lieu et temps du déchargement pour les comparer à la valeur assurée; cette évaluation doit embrasser les frais de sauvetage et de recouvrement (1).

Telle est la doctrine des principaux auteurs.

MM. Pardessus (t. III, n° 845) et Boulay-Paty (4-239) enseignent donc, avec raison, qu'il faut se reporter seulement à la valeur de l'objet assuré au lieu du chargement, et ne point avoir égard au coût du frêt et aux autres dépenses de même nature (2).

224. Pour examiner s'il y a lieu à délaissement, il faut, dans certains cas, considérer si la police a été faite conjointement ou séparément; lorsque, par exemple, une police assure trois barriques de valeur à peu près égale, si deux se perdent, il n'y a pas lieu à délaissement; il en serait autrement si ces trois objets avaient été assurés par trois polices différentes, car alors la perte de chacune de ces bar-

---

naux, 24 et 25 août 1846; id., 19 décembre 1849; voy. notre *Journal des Assurances*, 1850, 234.

(1) Aix, 5 décembre 1827; *contrà*, trib. de comm. de Marseille, 20 février 1817; *Journal de Marseille*, 1-1-333.

(2) Voyez ce que nous avons dit dans le chapitre qui traite du *délaissement*.

riques s'établirait en regard de la seule police qui l'assure (1).

S'il a été stipulé, dans une police d'assurance, que chaque espèce de marchandises formait un capital distinct et séparé, il n'y a lieu au délaissement que de l'espèce de marchandises dont la perte s'élève aux trois quarts. Le délaissement ne peut avoir lieu pour l'espèce de marchandises dont la perte ou détérioration est moindre, encore bien qu'en résultat, la perte ou détérioration s'élève à plus des trois quarts de la totalité des marchandises assurées (2).

Si une certaine quantité de marchandises assurées est divisée en séries indiquées dans la police d'assurance comme formant chacune un capital distinct, mais que, par suite d'avaries éprouvées en mer, le capitaine ait fait vendre dans un port de relâche plus des trois quarts de la totalité de ces marchandises, sans prendre soin de constater à quelles séries elles appartiennent, cette vente ainsi faite en bloc n'en constitue pas moins une perte de plus des trois quarts autorisant le délaissement de la part de l'assuré. (Code de commerce, art. 369.) (3.)

La perte des trois quarts autorisant le délaissement doit résulter, en principe, d'un dommage matériel (4). Nous verrons cependant ultérieurement quel est l'effet de la vente, en cours de voyage, des facultés.

---

(1) Delvincourt, t. II, p. 407.

(2) Bordeaux, 15 décembre 1828, S. V., 29-2-161.

(3) Bordeaux, 4 décembre 1843, S., 44-2-204.

(4) Bordeaux, 5 avril 1839.

En prenant pour point de départ les modes d'évaluation ci-dessus énoncés, il faut décider qu'on doit comprendre dans l'évaluation de la perte sur navire, non-seulement le dommage matériel, mais encore toutes les dépenses extraordinaires directement occasionnées par fortune de mer (1).

Il faut donc faire entrer en ligne de compte, s'il n'y a convention contraire :

1° Les frais de halage et de déhalage; 2° le remplacement des agrès et apparaux perdus ou détériorés; 3° la prime de l'emprunt à la grosse contracté pour les réparations à opérer, à moins qu'il ne soit établi par les assesseurs que l'emprunt à la grosse n'était pas nécessaire ou qu'il pouvait facilement être évité (2). (Arg. de l'art. 393 C. comm.)

Le Tribunal de commerce de la Seine (24 janvier 1853) avait jugé, en exécution des conventions, qu'il fallait exclure de ce compte la nourriture et les gages de l'équipage pendant la durée des réparations. Ce point n'a pas été soumis à la Cour de Paris dont nous venons de mentionner l'arrêt p. 6 *suprà*, et en note n° 4 (3).

---

(1) Arrêt de la Cour d'Aix; voy. *Gaz. des Trib.* du 8 octobre 1828.

(2) Paris, 8 avril 1854; Teulet et Camberlin, 1854, n° 30, p. 198; Lehir, 1854, 454; trib. de comm. de Bordeaux, 30 août 1855; *Journal de Marseille*, 1856, 11-17 et 77; Cass., 3 avril et 19 décembre 1849; Lehir, 1850, 30; voy. aussi Cass., 18 mars 1846; *Gazette des Tribunaux*, 20 mars 1846; Rennes, 17 janvier 1843; Tribunal de comm. de Marseille, 1er octobre 1844.

(3) Mais voyez Rouen, 21 juin 1847; voy. Teulet et Camberlin, t. I, p. 331; t. II, p. 125; t. III, p. 200; Lemonnier, 2-284; Laget de

Les frais de déchargement et de séjour, pour mettre le bâtiment en état de continuer sa route, l'achat de nouvelles victuailles, lorsqu'un événement de mer a fait corrompre les anciennes, doivent entrer dans l'appréciation qui a pour objet de déterminer, s'il y a lieu ou non, pour perte des trois quarts, à l'abandon du navire sur lequel le prêt à la grosse est affecté (1).

Si, pour former la perte des trois quarts, on admet les dépenses effectuées pour remettre le navire en état, on ne doit pas, cependant, considérer comme telles les frais de visite, de consulat, etc (2). (Art. 354 C. de comm.)

Nous comprenons que sous l'empire du Code seulement de telles décisions peuvent être prononcées, car le législateur a autorisé le délaissement pour perte des trois quarts sur corps ou facultés.

Mais si l'assureur avait stipulé que le délaissement ne pouvait avoir lieu que pour l'innavigabilité absolue, ce ne serait pas le cas de rechercher comment doit être évaluée la perte des trois quarts. L'innavigabilité absolue du navire seule devrait être constatée.

Cette observation s'applique notamment à la clause des polices des assureurs de Paris, mentionnée *suprà*, t. I, p. 240, et dont nous aurons encore occasion de parler.

C'est par application de la convention renfermant le risque

Podio, 2-246; Alauzet, 2-218-219; Pardessus, t. III, n° 399; Vincens, t. III, chap. XIV, n° 12.

(1) Aix, 5 décembre 1827.

(2) Bordeaux, 3 mars 1852; Lehir, 1853, 100 et 154.

dans des limites particulières, que la Cour d'Aix (1), confirmant un jugement du Tribunal de commerce de Marseille, a jugé que quoiqu'un navire ait éprouvé, par suite d'un échouement, des avaries considérables dont la réparation a entraîné des dépenses telles qu'avec le change maritime d'un billet de grosse souscrit pour les couvrir, elles ont dépassé la valeur du navire et qu'il ait fallu faire abandon pour acquitter le billet, il ne s'ensuit pas qu'il y ait eu innavigabilité absolue dans le sens grammatical et rationnel de ces mots, si aucune innavigabilité n'a été prononcée par les experts après l'échouement, et que les dépenses faites, en en détruisant, suivant la convention, tous les frais étrangers aux réparations, telles qu'avances à l'équipage, salaires, nourriture et frais de justice, ne s'élèvent pas aux trois quarts de la valeur du navire.

En pareil cas, il n'y a pas lieu au délaissement du navire assuré, mais seulement à action d'avarie, si la police porte que le délaissement ne pourra être fait que pour innavigabilité *absolue* produite par un naufrage, échouement avec bris ou toute autre fortune de mer, l'innavigabilité relative, occasionnée par défaut de fonds, ne donnant lieu qu'à règlement en avaries, même dans les risques *francs de toute avarie*. Ainsi, un point important à constater, c'est que la perte des trois quarts ne peut être appréciée que si elle n'est pas exclue de la convention.

Voici encore un jugement du Tribunal de commerce de

(1) 5 mars 1849; Lehir, 1849, p. 218; Bordeaux, 1er avril 1844, S. 44-2-259; Rouen, 12 nivôse an XII.

la Seine, du 6 octobre 1847, qui fait l'application des vrais principes au point de vue de l'article 389 du Code de commerce :

« MM. Martial Celerier, Planat et Comp., négociants à Cognac, avaient fait assurer par *la Mélusine* et *la Sécurité*, Compagnies d'assurances maritimes, suivant police du 3 mars 1846, sur navires indéterminés, et pour un temps limité, des marchandises qui devaient faire le voyage de Tourney (Charente) et Bordeaux à un port de France.

« Par un avenant du 27 novembre dernier, les assurés avaient déclaré avoir chargé sur le navire *Mariane*, capitaine Hervix, allant de Tourney au Havre et à Rouen, neuf fûts d'eaux-de-vie d'une valeur déterminée de 4,380 fr. *La Mélusine* avait pris à sa charge l'assurance pour 2,555 fr., et *la Sécurité* pour 1,825 fr.

« Le navire, parti le 6 décembre, fut atteint dans la rade de Locmariaquer d'un coup de vent qui le fit chasser sur ses ancres et le jeta sur les rochers de la pointe sud-est de l'île Renaud, à la hauteur des marées d'équinoxe. La quille du navire fut brisée, ainsi que plusieurs bordages du fond. Le capitaine, après avoir fait décharger le navire, parvint à le renflouer et le conduisit au port d'Auray, où il fut réparé et remis en état de reprendre la mer et d'arriver à Rouen.

« Les assurés, prétendant qu'il y avait eu échouement avec bris, et se fondant sur les dispositions de l'article 369 du Code de commerce, ont déclaré faire le délaissement des marchandises aux Compagnies d'assurances, et les ont

assignées devant le Tribunal de commerce de la Seine en paiement de la somme de 4,380 fr., valeur assurée.

« Les assureurs répondaient que le navire ayant pu être réparé et renfloué, et étant arrivé à sa destination avec les marchandises assurées, l'événement de mer qui l'avait frappé ne pouvait donner lieu au délaissement, mais seulement à avarie.

Sur ces diverses prétentions, le Tribunal statua ainsi :

« Attendu qu'il résulte du procès-verbal dressé et déposé au greffe du Tribunal de commerce de Vannes, département du Morbihan, le 19 mars 1847, et de la déclaration du capitaine, que le navire *la Marianne* a été atteint d'une avarie dont l'importance n'est pas telle qu'elle puisse être qualifiée d'échouement avec bris, qu'il pourrait tout au plus y avoir lieu à un règlement d'avaries partielles ;

« Mais attendu qu'il n'est pris de conclusions qu'à fin de délaissement, déclare les demandeurs purement et simplement non recevables. »

Dans l'espèce suivante, l'événement n'était plus le même : la police permettait le délaissement pour perte des trois quarts, et alors il a été jugé que, dans le cas d'échouement avec bris et perte, ou détérioration du navire jusqu'à concurrence des trois quarts de sa valeur, le délaissement peut être fait, nonobstant que le navire échoué puisse être relevé, réparé et mis en état de continuer sa route (1).

Nous reproduirons cependant ici une observation faite

(1) Rouen, 22 juin 1819, A. D., v° *Assurances maritimes*, n° 496, p. 215 ; voy. p. 13 *infrà*, note 1.

déjà, t. I, page 341, et enprésence de la convention d'innavigabilité absolue.

Il ne faut pas accorder le délaissement lorsque l'assuré peut encore tirer parti du navire. Le délaissement est en effet toujours ruineux pour l'assureur, tandis que l'assuré, représenté par le capitaine, peut le plus souvent, par ses connaissances spéciales au lieu du sinistre, éviter à l'assureur les conséquences toujours si désastreuses du délaissement.

Il est vrai que le règlement en avaries soumet l'assuré à des franchises qui diminuent les dommages qu'il a éprouvés. Ainsi, les avaries sont classées par les assureurs en avaries réductibles et non réductibles.

Voyez l'article 18 de la police de Paris précité.

Ainsi, qu'il y ait lieu de changer tout le cuivre d'une carène, l'assureur, sur le prix de cette réparation, retiendra le tiers pour différence du neuf au vieux. Si ces réparations deviennent très-nombreuses par suite de l'état du navire, la diminution résultant du tiers sera d'autant plus considérable; sous ce rapport il y a une limite d'appréciation qui doit fixer l'attention du juge.

Mais nous le redisons, s'il y a assurance contre la *perte totale*, on ne devrait pas admettre le délaissement pour perte même des trois quarts; la convention est, en effet, une dérogation à l'article 369 du Code de commerce, et invoquer, dans l'espèce, l'article 409 du même Code; c'est se placer en dehors de la stipulation des parties. L'innavigabilité absolue comme l'innavigabilité relative produisent, sans doute, les mêmes effets quant au navire, mais non en présence de la convention des parties; et l'article 12 de la police des

—

:, nous ne défendons que
' innavigabilité absolue du
e des trois quarts.
nent, a-t-on dit, s'il existe
: les dépenses à faire pour
moins des trois quarts, par
où la vente a produit un
avons eu déjà occasion de
.: un événement ultérieur
: démentie par un événe-
t profiter de cette circons-
· dans l'espèce que nous
doit s'établir au profit de
est vraie, les décisions
' e pourraient être justifiées.
admis le délaissement pour
saire pour réparer le navire
. des trois quarts de la valeur
encore bien que la vente du
rt de sa valeur, et que, par
l'assureur aurait pu ne pas

., 39-2-241.

avire pendant le voyage, constatés
. pour l'assuré une perte des trois
élaissement est admissible encore
ces dommages, arriver au lieu du
nle, 11 juillet 1834; *Journal de*

32-1-221.

assureurs de Paris, dont nous avons déjà parlé, repousse dans son esprit l'innavigabilité relative (1).

Cependant un arrêt de Paris du 24 mai 1853 (Teulet et Camberlin, 1853, page 278) semble prendre pour point de départ, la perte des trois quarts et non l'innavigabilité réelle. Or, ce n'est pas là l'esprit de la stipulation; l'assureur de Paris veut régler en avaries toutes les fois que l'innavigabilité n'est point absolue, de même que pour les facultés, il accepte le délaissement si la perte réelle matérielle est des trois quarts. A ce point de vue donc, on peut critiquer, comme établissant une perte légale en dehors de la perte réelle, qui est la convention, l'arrêt de la Cour d'Aix (6 juin 1852) qui déclare que l'échouement du navire, quoique abandonné, ne peut autoriser le délaissement si le navire, qui n'a éprouvé ni bris ni naufrage, a été relevé et sauvé et *que la perte n'a pas été celle des trois quarts* (2).

La même observation peut être faite pour l'arrêt de Bordeaux du 6 janvier 1857, qui juge que, lorsque le navire a échoué sur des ressifs, l'échouement, qui a donné ouverture à l'eau de mer remplissant la capacité du navire, peut donner lieu au délaissement, alors surtout que le produit de la vente du navire et des marchandises *n'a pas atteint le quart de leur valeur respective.* Mais ces décisions sont subordonnées à la convention précise des parties; et, dans

(1) Voy. cependant jugement du trib. de comm. de la Seine du 10 juillet 1852; Teulet et Camberlin, 1852, p. 388.

(2) Lehir, 1853, p. 525; voy. aussi, comme plus conforme à la vraie doctrine, Aix, 1er avril 1852; Lehir, 1853, p. 459.

l'espèce, on ne doit pas l'oublier, nous ne défendons que la clause qui n'autoriserait que l'innavigabilité absolue du navire sans avoir égard à la perte des trois quarts.

Il n'y aurait pas lieu à délaissement, a-t-on dit, s'il existe un rapport des experts constatant les dépenses à faire pour réparer le navire, et s'élevant à moins des trois quarts, par exemple, et dans le cas même où la vente a produit un prix inférieur au quart (1). Nous avons eu déjà occasion de dire que si l'on reconnaissait par un événement ultérieur que l'action du délaissement était démentie par un événement postérieur, l'assureur devait profiter de cette circonstance. Mais pour être juste, et dans l'espèce que nous venons de citer, la réciprocité doit s'établir au profit de l'assuré. Si notre observation est vraie, les décisions suivantes (*et suprà*, t. I, p. 350) ne pourraient être justifiées.

La Cour de cassation (2) a admis le délaissement pour innavigabilité si la somme nécessaire pour réparer le navire a été jugée devoir s'élever au delà des trois quarts de la valeur du navire ; il en doit être ainsi, encore bien que la vente du navire ait produit plus du quart de sa valeur, et que, par suite, la perte à la charge de l'assureur aurait pu ne pas

(1) Bordeaux, 5 avril 1832, D. P., 39-2-241.

Si les dommages survenus au navire pendant le voyage, constatés et évalués au retour, constituent pour l'assuré une perte des trois quarts de la somme assurée, le délaissement est admissible encore bien que le navire ait pu, malgré ces dommages, arriver au lieu du reste. (Trib. de comm. de Marseille, 11 juillet 1834 ; *Journal de Marseille*, 15-1-114.)

(2) Cass., 14 juin 1832, D. P., 32-1-221.

s'élever aux trois quarts. La Cour de Rouen a jugé aussi qu'il y avait perte autorisant le délaissement lorsque, pour éviter une perte totale et par suite du sinistre de mer, les objets ont été vendus à une somme excédant même le quart (1). C'est là évidemment forcer le sens de la loi sur l'irrévocabilité du délaissement. (C. comm., 385.)

225. On se rappelle que nous avons déjà parlé, dans le chapitre de l'échouement et du naufrage, de la clause de perte des trois quarts sur facultés; nous avons cité des décisions qui imposaient le délaissement à l'assureur malgré la clause de la police qui n'admet que la perte pour trois quarts; nous avons aussi fait connaître les décisions contraires respectant mieux la convention des parties.

---

(1) Voyez Cass., 5 novembre 1839, D. P., 39-1-375.

Le rapport des experts homologué et non attaqué doit être la seule base d'évaluation de la détérioration des trois quarts des marchandises assurées; peu importe que la conclusion de ce rapport se trouve ultérieurement contredite en fait par le résultat de la vente des marchandises restantes. (Nîmes, 19 décembre 1844, S., 45-2-529.)

Cet arrêt est en opposition avec celui de Bordeaux, 5 avril 1839, déjà cité; et l'on voit bien que lorsqu'on s'écarte de la convention qui détermine l'interprétation de la loi, on est sans guide certain.

La perte des trois quarts ne doit pas, pour donner ouverture au délaissement, résulter, dans tous les cas, de la disparition réelle ou de la détérioration matérielle de la chose assurée; la privation de l'objet assuré jusqu'à concurrence des trois quarts en poids, valeur ou quantité, doit, relativement à l'assuré, être considérée comme une perte réelle et donner ouverture au délaissement. (Aix, 13 juin 1823; *Journal de Marseille*, 4-1-336.)

Nous reproduisons, en partie sur ce point, les documents que donne la jurisprudence où nous en fournissons de nouveaux. Ainsi, il a été jugé que l'assuré ne peut faire le délaissement même après la perte complète du navire, si le sauvetage des marchandises a réduit la perte du chargement au-dessous des trois quarts (1).

---

(1) Bordeaux, 21 mai 1856 ; Lehir, 1855, 532 ; Paris, 19 mai 1840; voyez *le Droit*, 21 mai 1840.

L'arrêt de Bordeaux, du 21 mai, contient, dans ses considérants, la doctrine suivante :

« Attendu, sur le moyen pris de la perte totale de la marchandise comme conséquence du naufrage ;

« Que suivant la disposition de l'article 369 du Code de commerce, le naufrage est une cause légitime de délaissement du navire et de la cargaison, bien qu'il puisse arriver que la cargaison soit sauvée en entier ou en partie ; que ce point de droit est incontestable ; que, dans l'espèce, le naufrage est certain ; que le délaissement devrait donc être validé pour le tout, si les parties se trouvaient placées sous l'application de l'article susrappelé ;

« Mais, attendu que le délaissement est volontaire, l'assuré ayant toujours le droit de faire régler en avaries le dommage souffert par fortune de mer ; qu'il lui est, par conséquent, permis de renoncer à la faculté du délaissement dans tel ou tel cas où il pourrait avoir lieu d'après les dispositions de la loi ;

« Que la police du 16 novembre 1854 porte, article 12 :

« En aucun cas, sauf ceux prévus par les articles 375 et 394 du « Code de commerce, le délaissement des facultés ne peut être fait, « si, indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou la « détérioration matérielle n'absorbe pas les trois quarts de la va- « leur ; »

« Que cette clause limite à trois cas la faculté du délaissement :

C'est là, à notre avis, la vraie doctrine; elle protège les intérêts de l'assureur et de l'assuré.

Mais nous devons enregistrer les décisions qui sont contraires à cette opinion. Ainsi :

La perte est légalement réputée totale quoique n'étant pas

1° le cas de l'article 375, qui est celui d'absence de nouvelles pendant un délai déterminé par cet article; 2° le cas d'arrêt de la part d'une puissance, si, dans le délai déterminé par l'article 387, le capitaine n'a pu trouver de navire pour recharger les marchandises et les conduire au lieu de leur destination ; 3° le cas de perte ou détérioration *matérielle* des trois quarts ;

« Que tout les autres cas de délaissement sont expressément exclus ;

« Que le naufrage amène souvent la perte totale de la marchandise ou sa détérioration aux trois quarts, mais qu'il peut arriver que la marchandise soit sauvée du naufrage sans détérioration ou avec une détérioration inférieure aux trois quarts de sa valeur ;

« Que la loi, article 369, établit en présomption la perte totale des marchandises dans le cas de naufrage du navire ; qu'il peut donc arriver qu'il y ait perte, dans le sens de la loi, quoique, en réalité, la marchandise ne soit pas perdue, quoiqu'il n'y ait pas perte *matérielle ;*

« Qu'il faut donc reconnaître qu'il y a des cas de perte légale et des cas de perte *matérielle ;*

« Que l'article 12 de la police porte qu'*en aucun cas* (sauf ceux des art. 375 et 394), le délaissement des facultés ne peut être fait *si la perte ou la détérioration matérielle n'absorbe pas les trois quarts de la valeur :* qu'il exclut nécessairement la perte légale;

« Que, si cet article de la police n'était pas entendu en ce sens, il serait sans aucune application ; que la forme dans laquelle la clause est rédigée annonce énergiquement la volonté d'apporter une

des trois quarts, lorsque le navire a fait naufrage, et alors que par l'effet du sauvetage, le chargement, seul assuré,

---

restriction aux cas légaux de délaissement ; que ce serait méconnaître l'intention des contractants que de l'entendre en un sens qui laisserait subsister tous ces cas légaux ;

« Attendu, sur le moyen pris de la perte des trois quarts :

« Que la police d'assurance porte que chaque futaille assurée formera un capital distinct ;

« Que le procès-verbal de sauvetage indique la quantité de vin manquant à chacune des futailles pour lesquelles le délaissement est refusé par les assureurs ; que cette quantité est très-loin d'atteindre les trois quarts de celle que chaque futaille pouvait contenir ; que la valeur de la quantité en déficit, jointe à la réfaction de 30 pour 100 résultant de l'évaluation des experts, serait encore loin d'atteindre aux trois quarts de la valeur de chaque futaille ; qu'il n'y a donc pas lieu au délaissement ;

« Attendu que l'assuré soutient que, pour juger de l'importance de la perte ou de la détérioration, il faut se reporter au moment où le sauvetage a eu lieu ; que l'état où se trouvaient les futailles sauvées a été changé par le fait de l'agent des assureurs, au mépris de la défense qui en avait été faite aux assureurs par l'acte d'assignation du 12 décembre 1854 ; que par là les assureurs ont créé une impossibilité de reconnaître la perte réelle de chaque futaille, et se sont rendus non recevables à contester le délaissement ;

« Mais attendu que l'agent des assureurs s'est borné, ainsi que le procès-verbal de sauvetage en fait foi, après avoir fait réparer les futailles, à faire le plein de celles dont le délaissement est refusé ; que cette opération était nécessaire pour assurer la conservation des vins ; que les soins pris pour la conservation de la chose sauvée sont une suite du sauvetage ; que le sauvetage a lieu pour le compte de qui il appartient ; qu'il laisse les droits des parties intacts ; qu'il ne peut donc pas résulter de l'opération à laquelle s'est livré l'agent des

n'aurait péri que pour une partie qui est même inférieure aux trois quarts (1).

La Cour de Rouen enseigne la même doctrine. En effet :

La clause de la police d'assurance sur facultés portant qu'en aucun cas, sauf celui de l'article 394 du Code de commerce (défaut de navire), le délaissement sur facultés n'aura lieu que pour perte et détérioration au moins des trois quarts, et que l'assurance est franche d'avaries, ne déroge pas suffisamment à la disposition de l'article 369, qui autorise le délaissement des objets assurés en cas de perte par suite de naufrage.

Spécialement, les marchandises qui ont subi le naufrage, doivent être considérées comme totalement perdues pour l'assuré, lors même qu'au moyen du sauvetage opéré au lieu du sinistre, elles auraient été en partie recouvrées et transportées sur un autre navire et ensuite vendues au lieu

---

assureurs un moyen de repousser le refus qu'il fait d'accepter le délaissement;

« Par ces motifs :

« Faisant droit de l'appel interjeté par Doney, en sa qualité, etc., du jugement rendu par le tribunal de commerce de Bordeaux, le 18 janvier 1855, émendant et faisant ce que les premiers juges auraient dû faire, déclare Gauthrin mal fondé dans sa demande en validité du délaissement des 22 pipes, des 15 barriques et des 2 barils de vin déposés dans l'entrepôt réel des douanes ; confirme le jugement en tant qu'il valide le délaissement pour le surplus des marchandises assurées. »

(1) Cass., 29 décembre 1840; *Gazette des Tribunaux*, 21 janvier 1841.

de la destination, avec perte de moins des trois quarts (1).

C'est à cette jurisprudence, consacrée par la Cour de cassation, le 30 décembre 1850 (2), que s'est rangé le tribunal de commerce de Marseille (3).

Et la Cour de cassation (ch. des req., décembre 1851) a jugé qu'encore bien que la police d'assurance stipule que le délaissement ne pourra avoir lieu qu'en cas de perte ou détérioration des trois quarts des marchandises, l'action en délaissement peut être admise contre l'assureur, si les marchandises sauvées du naufrage ont cependant péri sur une côte, par suite de l'impossibilité de les loger et préserver.

Mais, dans l'espèce, on ne saurait critiquer la décision *de fait* qui ne porte nullement atteinte à la convention qui n'admet le délaissement que pour perte des trois quarts.

C'est encore par interprétation de la convention de la perte des *trois quarts* sur facultés, qu'on a jugé que la clause par laquelle il est stipulé que le délaissement des marchandises assurées ne pourra avoir lieu qu'en cas de perte des trois quarts, n'empêche pas les assurés de faire le délaissement, lorsque, par suite d'échouement, les marchandises ont été déposées (même *en bon état*) dans un lieu autre que celui où les assureurs se sont, par une clause écrite, expres-

(1) Rouen, 29 décembre 1849; Lehir, 1850, 498.

(2) Voy. *le Droit*, 31 déc. 1850; Lehir, 1851, p. 167; voy. aussi trib. de comm. du Havre, 14 janvier 1856; Guerrand, 1856, 1-25; id., 5 août 1856, 1-187; id., 14 mai 1856, 2-475; id., 28 septembre 1856, 2-8.

(3) Voy. *Journal des Assurances*, 1852, p. 124.

sément obligés de les faire parvenir à leurs risques, par un navire désigné (1).

Des espèces particulières peuvent encore contrarier le principe que nous défendons par application de la convention.

Si, dans un chargement de sucre, une partie se trouve convertie en sirops par fortune de mer, la valeur de ces sirops ne peut être portée en déduction du montant de la perte : cette conversion constitue une *dénaturation* complète de la marchandise (2).

Avant d'aller plus loin et d'examiner les effets de la vente des facultés même en voyage, il importe de jeter un coup d'œil en arrière.

Quand y a-t-il lieu à perte des trois quarts; faut-il distinguer entre la perte légale et la perte réelle, suivant la stipulation des assureurs de Paris ?

La perte réelle est évidemment celle que les contractants ont en vue; dès lors toute appréciation de perte légale est en dehors de la convention, et nous redirons encore ce que nous écrivions pour le délaissement sur corps; le délaissement pour perte des trois quarts seulement sur facultés doit être d'autant plus rigoureusement admis, que l'assuré restant en possession des marchandises, perdra beaucoup moins que l'assureur. Si cette assertion est vraie, le principe d'équité doit donc prévaloir.

---

(1) Cass., 22 juin 1826, D. P., 26-1-310; voy. aussi Cass., 22 juillet 1826, 27-1-42.

(2) Nîmes, 19 décembre 1844, S., 45-2-529.

Nous croyons devoir placer ici un passage d'Emérigon (t. II, p. 215), qui jette un certain jour sur la question qui vient de nous occuper.

Voici le langage de cet auteur :

« En laissant à la clause *franc d'avarie* toute la force et toute l'étendue que mérite le pacte des parties, le législateur a établi, en matière de délaissement, une règle aussi simple que formelle. Mes effets souffrent un dommage ou une perte considérable par toute autre fortune de mer que par un sinistre majeur; ils sont corrompus ou jetés à la mer en très-grande partie. Il suffit qu'il n'y ait pas *perte entière* pour que l'action en abandon me soit refusée.

« Si je n'ai pas renoncé à l'action d'avarie, cette action viendra à mon secours, en conformité de l'article 46, titre *des Assurances*, qui décide que *tous autres dommages* (qui ne procèdent ni de prise, ni de naufrage, ni de bris, ni d'échouement, ni d'arrêt de prince, ni de perte entière), « *ne seront réputés qu'avarie*, qui sera *régalée* entre les « assureurs et les assurés, à proportion de leurs intérêts. »

« Cette action d'avarie me procurera une pleine indemnité, sans que j'aie besoin de recourir ni à la décision du *Guidon de la mer*, ni à la doctrine de MM. Valin et Pothier, qui, dans leur interprétation, s'éloignent du texte de la loi.

« Mais si, par un pacte de la police, j'ai renoncé à l'action d'avarie, l'Ordonnance, article 3, titre *des Assurances*, et le préambule de la déclaration de 1779, nous apprennent que les dispositions légales cessent vis-à-vis des dispositions conventionnelles : *Provisio hominis tollit legis*

provisionem nascituram, dit la glose sur la loi 11, *Cod. de pactis conventis*.

« On ne peut donc imputer la prétendue obscurité de l'article 46 qu'à notre clause *franc d'avarie*, qui dépend de la convention des parties, et pour raison de laquelle Sa Majesté, lors de sa déclaration de 1779, crut qu'il était superflu de faire des règlements particuliers.

« J'ai parlé du cas où le chargement de blé se trouverait *presque tout pourri ;* et j'ajoute maintenant que, quand même il le serait en entier, le délaissement ne serait pas admis. Ce dommage ne serait rien de plus qu'une avarie simple, qui ne dispenserait pas le chargeur de payer le fret stipulé, ainsi que l'observe M. Pothier, *Contrats maritimes*, n° 59, et ne donnerait par conséquent pas ouverture à l'action d'abandon ; car une marchandise dégradée n'en existe pas moins. Cette dégradation n'opère pas perte entière, et le chargeur n'est pas privé de la chose qui lui est consignée : il n'a donc aucune garantie à exercer contre ses assureurs, qui ont stipulé la clause *franc d'avarie.*

« Dans le chap. XIII, sect. 18, § 3, en parlant des assurances faites sur facultés jusqu'en Levant ou aux îles françaises, j'ai dit que le risque est à la charge des assureurs, jusqu'à ce que les marchandises d'entrée aient été *entièrement ou presque entièrement déchargées* en un endroit du Levant ou des îles. Pourquoi, d'après ce même système, *la perte presque entière* des effets assurés ne donnerait-elle pas lieu au délaissement ?

« Il y a une grande différence d'un cas à l'autre. Nous n'avons aucune loi pour le premier cas, et nous avons un

texte précis pour le second. Dans les assurances d'entrée sur facultés, le *terme ad quem* ne peut se vérifier que par les circonstances du fait, très-souvent équivoques par elles-mêmes; au lieu que la *perte entière* effective est un point qui n'est susceptible d'aucun doute. Le premier cas n'étant pas de nature à faire la matière d'une règle écrite, il a fallu nécessairement le laisser à l'arbitrage du juge; mais le second a été déterminé par la loi, parce qu'il était capable d'une règle fixe et invariable.

« Le délaissement pourra être fait, sauf certaines modifications, en cas de prise, de naufrage, de bris, d'échouement, d'arrêt de prince, ou d'innavigabilité. Hors de ces cas, dont chacun constitue, à certains égards, une *perte entière* légale, la loi n'admet l'abandon que lorsqu'il y a *perte entière* effective des effets assurés. Si cette perte effective n'est pas *entière*, elle n'est rien de plus qu'une *avarie*, qui doit être *régalée entre les assurés et les assureurs, à proportion de leurs intérêts*. Cette dernière action remplit l'intérêt légitime des parties. Si elles y ont renoncé, ce n'est pas la faute de la loi.

« Roccus (not. 92) parle du navire dont les voiles, les mâts et les agrès ont été dévorés par la tempête, et dont la partie de la cargaison a été jetée à la mer. Il décide que les assureurs sont tenus de l'action d'avarie, et non de celle de naufrage : *Nam si navis passa est damnum, cum amissione partis mercium, ità ut non subeat totale naufragium, assecuratores non tenentur de naufragio, sed tantùm ad contributionem damni quod vulgò dicitur* d'avaria bagnamento et getto. Casaregis, *disc.* 1, n° 140, tient le même

langage : d'où il suit qu'en pareil cas, les assureurs *francs d'avarie* ne répondent de rien. (*Vide* le chapitre suivant. »

Enfin nous ajoutons que la vente publique des marchandises arrivées au port de destination, à l'état d'avaries et *après naufrage*, n'est pas un cas équivalant à la perte totale, et ne peut donner ouverture au délaissement qu'autant que la détérioration s'élève au moins aux trois quarts de la valeur totale. Pour apprécier cette détérioration, il faut estimer ce qu'aurait valu la marchandise arrivée à l'état sain au port de destination, il faut estimer ce qu'elle a valu à l'état d'avarie, suivant la vente qui en a été faite dans les formes légales; la différence donnera, indépendamment des frais et des franchises, le chiffre de la quotité d'avaries applicable à la somme assurée (Paris, 20 août 1840.) (1).

Mais s'il s'agit d'une vente en cours de voyage, les assureurs de Paris repoussent le délaissement. Si, au contraire, dit la Cour de Rouen, cette convention précise n'existe pas, il y a perte autorisant le délaissement lorsque, par suite de sinistre de mer, et pour éviter une perte totale, les objets assurés sont vendus dans le cours du voyage et avant destination, moyennant une somme excédant le quart de leur valeur (2). (Mais, même dans ce cas, *vide* p. 16.)

226. Pour apprécier s'il y a perte des trois quarts lorsque la valeur du navire a été fixée d'avance dans la police, faut-il décider que la comparaison aura lieu entre cette valeur et la dépense jugée nécessaire pour réparer le navire; ou

(1) Quant à la vente du navire, *vide* t. I, p. 346.

(2) Rouen, 27 novembre 1838.

bien faut-il n'estimer le navire que suivant la valeur qu'il a au lieu de l'événement? Le Tribunal de commerce de Marseille, 1er février 1822, avait jugé qu'il fallait avoir égard seulement à la valeur du navire après l'événement. Mais la Cour de Paris, par plusieurs arrêts, et avec juste raison, a décidé la négative. (*Vide suprà*, t. I, n° 211.)

Ainsi l'innavigabilité relative existe si les dépenses à faire pour réparer le navire dépassent les trois quarts de la valeur *conventionnelle* du navire (1). Mais cette doctrine n'est admissible que si la clause d'innavigabilité

(1) Trib. de comm. de Bordeaux, 30 août 1855 ; *Journal de Marseille*, 1856, 11-17-73; Bordeaux, 25 février 1856; Lehir, 1856, p. 382; id., 11 février 1856; voy. aussi Paris, 4 décembre 1840; *Droit*, 4 mars 1840; et analogue, 24 mai 1853; *Gazette des Tribunaux*, 25 mai 1853; Bordeaux, 3 mars 1853; *Journal de Marseille*, 31-21-101 et la note; id., 12 mars 1855, *Journal de Marseille*, 22-2-149; Cass., 14 juin 1832; 3 avril 1849; *Journal de Marseille*, t. XIII, 2-38 et t. XXVIII, 2-65; Bordeaux, 5 avril 1832; voy. aussi trib. de comm. de Marseille, 7 mars 1854; *Journal de Marseille*, t. XXXII, 1-101; 1er février 1822; *Journal de Marseille*, 3-1-300; id., 23 septembre 1856; Guerrand, 1857, 2-31-37, *Recueil de jurisprudence commerciale et maritime* (*vide* t. I, p. 353.)

« Une compagnie d'assurances ne peut refuser d'accepter le délaissement sous prétexte que le capitaine, en cours de route et après assurance, aurait transbordé ses produits de pêche sur un autre navire, et aurait ainsi diminué l'aliment de l'assurance dans une proportion susceptible de réduire la perte à moins des trois quarts, si, surtout, l'assurance concernait une suite d'opérations de pêche et avait été faite à l'année.» (Trib. de comm. de la Seine, 3 janvier 1853; Lehir, 1853, p. 233.)

absolue n'existe pas. Voici, sur la valeur agréée du navire, un arrêt de Bordeaux du 25 février 1856, dont il est important de relater les termes :

« Attendu que, si, aux termes de l'article 369 Code commerce, la perte des trois quarts qui, d'après cet article, donne ouverture au délaissement, est celle qui affecte la chose même, la mesure la plus sûre de la perte, lorsqu'il s'agit d'une assurance sur corps, est dans le coût des réparations nécessaires pour remettre le navire en état ; qu'il faut, en pareille matière, une règle simple et pratique, et qu'on n'aurait aucune autre base certaine pour évaluer la perte ou détérioration occasionnée au navire par l'événement de mer ;

« Qu'on ne saurait se régler sur la valeur du navire avarié dans le port de relâche, car elle varierait selon les lieux, et la perte absolue ne peut se déterminer que par la comparaison de la valeur originaire du navire au port de départ avec sa valeur au même lieu après l'événement, opération difficile, qui ne pourrait se faire au port de relâche, et serait une source d'embarras et de procès ;

« Attendu, d'ailleurs, qu'un navire n'étant pas destiné, comme une marchandise, à être vendu, mais à servir à la navigation, l'assuré perd en réalité sur son navire tout ce qu'il est obligé de dépenser pour le mettre en état de reprendre la mer ; que si l'on suppose la dépense égale à la somme employée pour l'achat, l'armement et la mise dehors, il y aura perte entière, tout aussi bien que si le navire avait fait naufrage ;

« Attendu que si, ces principes posés, on consulte les deux rapports des deux experts successivement chargés de

visiter le navire *la Ville-d'Abbeville*, à la suite de sa dernière relâche forcée dans le port de Gibraltar, on reconnait que le chiffre des réparations nécessaires pour le remettre en état après les coups de mer qu'il avait essuyés, s'élève à plus des trois quarts de la somme de 30,000 fr., à laquelle il avait été évalué au départ entre les parties ;

Que le chiffre le plus favorable aux assureurs, celui du premier rapport (22,102 fr. 50 c.), est, à la vérité, inférieur aux trois quarts de 397 fr. 50 c., mais qu'il faut y ajouter : 1° le coût des réparations à faire à la quille, à la carlingue et aux carlingots, réparations jugées indispensables, mais que les experts n'ont pu, dans la position du navire, évaluer exactement, et qu'ils ne font pas figurer dans leur compte ; 2° la prime de grosse, ou, tout au moins le change que le capitaine aurait dû payer pour se procurer les fonds nécessaires, puisqu'il n'apparait nullement qu'il en eût à sa disposition, ce qui, sans tenir compte des frais accessoires, tels que la dépense de l'équipage pendant la durée des réparations, les frais d'expertise, etc., élève la perte à plus des trois quarts ;

« Attendu qu'il n'y a lieu de retrancher ni de réduire les frais portés en ligne de compte par les experts pour le halage et la mise en carène du navire, l'enlèvement du doublage etc., d'abord parce que ces frais figurent, quoique pour un chiffre un peu différent, dans les deux rapports d'experts, ensuite parce que, fût-il vrai, ce qui est contesté, qu'il existe une cale ou bassin appartenant au gouvernement anglais, et ouvert gratuitement à tous les navires, où ces réparations auraient pu se faire commodément, les

frais dont il s'agit, frais toujours considérables, n'en auraient pas moins été nécessaires;

Qu'il n'y a lieu non plus d'avoir égard à la différence du neuf au vieux, car, s'il en est ordinairement tenu compte dans les règlements d'avaries, elle n'est d'aucune considération en cas de sinistre majeur;

Attendu que, quand il serait vrai que Tandonnet frères, en négligeant de signifier aux assureurs l'avis qu'ils avaient dû recevoir de la relâche forcée du navire, aient contrevenu à la disposition de l'article 374 Code commerce, cette contravention ne pourrait à elle seule mettre obstacle au délaissement; qu'aussi les assureurs, tout en relevant ce grief, n'y puisent pas eux-mêmes une fin de non-recevoir, etc., etc. (Lehir, 1856, p. 382.)

227. Alors même que la police contient la clause de franc d'avaries, l'assuré qui, en cas de perte des trois quarts, opte pour l'action en délaissement ou d'avarie (1), en est affranchi dans ce dernier cas. (*V. suprà*, t. I, p. 289.)

---

(1) Lorsque l'innavigabilité résulte de dépenses qui excéderaient les trois quarts de la valeur conventionnelle donnée au navire dans la police, on ne doit pas tenir compte de la clause franc d'avaries. (Trib. de comm. de Bordeaux, 30 août 1855; *Journal de Marseille*, 11-17-75; voy. aussi jugement du trib. de comm. de Marseille du 7 mars 1854; *Journal de Marseille*, t. XXXII, 1-101.)

Mais la franchise partielle d'avaries particulières est acquise aux assureurs si la perte ou la détérioration matérielle ne s'élève pas aux trois quarts, quoiqu'on arrive à cette quotité par l'adjonction des dépenses accessoires. (Trib. de com. de Marseille, 17 juin 1825, *Journal de Marseille*, 6-1-154.) Dageville, 3-419.

228. MM. Pardessus et Boulay-Paty enseignent que lorsqu'une contribution aux avaries communes grève la somme assurée d'une perte de plus des trois quarts, il n'y a pas lieu à l'action de délaissement, mais bien à celle d'avarie.

C'est en effet ce que nous avons dit déjà en traitant des avaries, et par interprétation des articles 369 et 371 du Code de commerce.

Si, faute de rembourser un emprunt à la grosse par l'assuré, le navire a été vendu, ce n'est pas là non plus une perte des trois quarts (1) dans le sens des articles précités du Code de commerce. (*Vide* cependant t. I, p. 346.)

Un arrêt qui, pour arriver à l'évaluation des trois quarts de la perte dont parle l'article 369, a ajouté à la perte ce qui doit entrer dans le compte des avaries communes, contrevient donc à la loi (2).

---

(1) Paris, 27 mars 1838, S. V., 38-2-175. Mais il a été jugé que :

La vente d'un navire occasionnée par la nécessité de rembourser en pays étranger et loin de la demeure de l'armateur, un emprunt à la grosse précédemment contracté pour faire des réparations, suites de fortune de mer, donne lieu au délaissement, si la perte résultant de cette vente, après remboursement de l'emprunt et des frais, s'élève au moins aux trois parts de la valeur du navire. (C. de comm., art. 369.)

Vainement l'assureur prétendrait que la vente du navire n'aurait pas eu lieu par suite de fortune de mer, mais pour payer les dettes contractées par le capitaine hors du lieu de la relâche ; la perte du navire se rattache, en pareil cas, à la fortune de mer, comme l'effet à la cause. (Cass., 15 décembre 1851 ; Lehir, 1852, 185 ; cet arrêt confirme celui de Rouen du 7 décembre 1850 ; Lehir, 1851, 49.)

(2) Cour de cassation, 7 mars 1848 ; *Gazette des Tribunaux*,

La Cour de Nîmes a décidé aussi qu'on ne peut comprendre parmi les éléments de la perte des trois quarts la contribution de la chose assurée aux dépenses occasionnées par des avaries communes, ni la perte résultant de la vente des effets restants, opérée pour acquitter un emprunt à la grosse. (Code de comm., art. 369, 371.) (1).

Les délais de l'action en délaissement fondée sur la perte des trois quarts, courent du jour de la réception de la nouvelle du sinistre. En conséquence, il n'y a pas lieu d'appliquer la déchéance prononcée par la dernière disposition de l'article 373 du Code de commerce, lorsqu'il est constaté en fait que l'action à fin de délaissement a été exercée dans les six mois à compter d'une expertise qui seule a fait connaître aux assurés la perte des trois quarts (2).

229. Lorsque Emérigon voulait rendre sensible la solution d'une question de fait ou de droit, il s'empressait de citer ses propres consultations, fruit de ses labeurs ; qu'il nous soit permis de suivre son exemple et de rapporter ici la solution donnée à une question dont l'appréciation nous était soumise comme arbitre pour une perte des trois quarts.

Il s'agit de savoir si l'assuré qui allègue que le sinistre est arrivé doit prouver non-seulement le fait matériel du

---

8 mars 1848 ; voy. aussi Cass., 19 février 1844 ; *Gazette des Tribunaux*, 20 février 1844.

(1) Nîmes, 19 décembre 1844, S., 45-2-529 ; voy. aussi Cass., 19 février 1844 ; *Revue des Assurances*, 1-93.

(2) Cass., 19 février 1844, S., 44-1-193.

dommage, mais que celui-ci est arrivé pendant le temps du risque et dans le lieu de ce même risque.

« En fait, suivant polices enregistrées et avenants des 11 juin, 18 août, 27 août et 18 septembre 1856, les sieurs X... ont fait assurer par une Compagnie d'Assurances divers colis de soieries s'élevant à 152,400 fr., valeur agréée, pour être transportés du Havre à San-Francisco par Southampton, sur le steamer des 17 juin, 2 juillet, 17 août et 17 septembre 1856.

La police portait, article premier, que l'assureur garantit la baraterie de patron, et l'article 350 du Code de commerce exprime que l'assureur se charge des fortunes de mer. L'article 328 désigne le point de départ des risques.

En outre, dans les clauses manuscrites de la police, on lisait : « Tous risques de terre généralement quelconques au « passage de l'isthme de Panama sont à la charge de l'as- « sureur. » Mais il importe aussi de constater dès à présent que des risques ont pu courir hors le passage de cet isthme ; en effet, la marchandise a dû subir le séjour en douane à Paris, le trajet de Paris au Havre, le séjour au Havre, le séjour à terre à Southampton, à Aspinwall et enfin à Panama ; or, tous ces risques ne sont pas garantis par l'assureur comme fortune de mer ou risques de terre.

Le contrat d'assurance ainsi déterminé dans ses risques, les colis de M. X... partent du Havre pour San-Francisco ; le connaissement porte : « Le poids, le contenu et la valeur inconnus. » La Compagnie de transport ne se tient pas responsable dans les ports de transbordement ; enfin elle ne

garantit pas, sans l'aide de Dieu, les pirates ennemis, brigands, voleurs par terre et par mer.

Telle est, dans l'espèce, l'économie de la responsabilité du commissionnaire par mer.

Au lieu de l'arrivée, un vol a été constaté par l'agent des assureurs, le notaire du lieu et la douane.

Voici, en effet, la pièce principale, le certificat émané de l'agent même des assureurs :

« Je, soussigné, appelé, en ma qualité d'agent des as-
« sureurs, pour assister à l'ouverture de diverses caisses
« venues à l'adresse de MM. X... frères,

« Déclare qu'à l'ouverture de ces caisses j'ai eu à cons-
« tater la perte des trois quarts de la valeur.

« Un examen attentif des caisses m'a conduit à la con-
« viction que les marchandises absentes ont été sous-
« traites avec effraction pendant le trajet de Paris à San-
« Francisco.

« Le retard que les destinataires ont apporté à la mise en
« règle de leur réclamation a été occasionné par la prompte
« réexpédition des steamers pour Panama, deux ou trois
« jours après leur arrivée à San-Francisco ; ce qui a em-
« pêché de pouvoir signifier, en temps, l'acte de protêt aux
« capitaines, et il a fallu attendre le retour du nouveau
« voyage entrepris.

« En foi de quoi j'ai donné la présente déclaration pour
« servir à ce que de besoin.

« San-Francisco, le 19 novembre 1856.

« *Signé :* J.-E. X...,

« Agent des assureurs maritimes de France. »

C'est armé de cette pièce, qui ne constate positivement aucune avarie extérieure de la première caisse enveloppant une caisse en fer-blanc dont nous parlerons bientôt et contenant la marchandise, que MM. X... frères persistent dans la demande de délaissement pour perte des trois quarts.

La Compagnie X... d'assurances maritimes se retranche, au contraire, derrière les termes du droit commun que ne repoussent pas les stipulations du contrat d'assurance qu'elle a souscrit.

Elle persiste à soutenir 1° que si le vol est dû à la baraterie du patron, il faut l'établir;

2° Que si les risques de terre quelconques au passage de l'isthme de Panama sont à la charge de l'assureur, il faut prouver que l'événement dont se plaignent MM. X... frères a été accompli pendant ce passage.

Enfin, dit encore la Compagnie très-subsidiairement, les assurés victimes du vol auraient dû protester utilement dès la réception de la marchandise, et conserver ainsi tout recours contre le capitaine. (Articles 435, 436 du Code de commerce.)

En cet état, trois questions sont à examiner, deux principales, une secondaire :

1° Le vol dont se plaignent MM. X... provient-il d'un fait de baraterie de patron garanti par l'assureur?

2° Ou bien le vol a-t-il eu lieu, par une cause quelconque, pendant le temps des risques de terre de l'isthme de Panama?

3° Enfin MM. X... n'ont-ils aucun recours contre l'assureur, parce qu'ils n'ont pas protesté en temps utile contre le

capitaine? Cette dernière question, quoique étant une fin de non-recevoir, que nous ne pourrions accueillir dans l'espèce, par les motifs à déduire ultérieurement, devrait être la première question à examiner; mais à cause de son peu d'importance, nous lui laissons la place du subsidiaire.

Nous examinerons les deux premières questions en *droit strict*, puisqu'il s'agit d'assurance, contrat essentiellement aléatoire, et dont le prix ou la prime correspond au risque assuré et limité. Nous devons dire aussi tout d'abord que si la solution de ces deux questions nous paraît difficile, nous pensons que les énonciations du connaissement, dans l'espèce, indiquant poids contenu et valeur inconnus, cette clause doit être assimilée à celle *que dit être*, et qui, suivant la jurisprudence, ne soumet le capitaine qu'à la représentation du nombre de colis (1).

Les principes consacrés par la jurisprudence seront donc en partie notre guide dans l'examen du litige.

Sur la première question : les marchandises assurées subissent, comme nous l'avons dit, un séjour en douane à Paris; elles voyagent de Paris au Havre, séjournant dans cette ville, et par le transbordement à Southampton, à Aspinwall et enfin à Panama. Dans ces diverses phases du transport, il ne peut y avoir ni la fortune de mer, ni la baraterie du patron garantie; on n'est pas même sous l'empire

(1) Voy. Emérigon, t. I, p. 332; trib. de comm. de Marseille, 4 novembre 1831, *Journal de Marseille*, 13-1; id., 19 janvier 1835, *Journal de Marseille*, 15-1-245, et autres décisions indiquées par ce recueil.

de la convention qui garantit les risques de terre au passage de l'isthme.

Or, au départ du Havre, les colis sont en bon état extérieur, poids inconnu toutefois, dit le connaissement. On les reçoit dans les mêmes conditions à l'arrivée; mais l'on constate, à l'ouverture, après le départ du capitaine et après minutieux examen (ce sont les termes du certificat de l'agent des assureurs), on constate que les caisses présentent trace d'effraction; voici dans quelles parties :

L'emballage offre d'abord une caisse en bois, puis à l'intérieur une caisse en fer-blanc. Si l'effraction eût été opérée sur la caisse en bois, on l'eût aperçue de suite; mais l'effraction existe à l'intérieur, dissimulée même sur la caisse en fer-blanc. La caisse en bois a dû être très-habilement ouverte et refermée, puisque ni le capitaine, ni le destinataire n'ont pu s'apercevoir d'abord du vol.

Ce qui le prouve, c'est qu'il résulte du certificat plus haut transcrit et émané de l'agent des assureurs, que ce n'est qu'à l'ouverture des caisses que la soustraction est reconnue, et c'est après cette reconnaissance qu'on trouve les traces de l'effraction qu'on suppose et qu'on cherche.

Où donc a pu avoir lieu le vol?

Les conditions du voyage permettent plusieurs suppositions.

Le vol a eu lieu à Paris, ou bien dans le trajet de Paris au Havre, pendant le séjour au Havre, à Southampton, à Aspinwall, ou enfin à Panama; tous risques de terre et durée de temps hors de la garantie de l'assureur; ou bien le vol a eu lieu sous le commandement du capitaine ou

pendant les risques de terre de l'isthme de Panama, et alors à la charge de l'assureur.

Mais s'il est possible que le vol ait eu lieu dans ce dernier cas, il est possible aussi qu'il ait été accompli hors du temps de la garantie de l'assureur et dans les lieux signalés plus haut;

Si l'une de ces deux hypothèses ne se traduit pas en certitude, il y a doute sur le lieu du vol.

Or, est-ce sur un doute que peut reposer la responsabilité du capitane et par suite celle de l'assureur? Si dans l'espèce, en effet, une question d'assurance n'était pas agitée, pourrait-on condamner le capitaine? Non sans doute. Et si l'on déclarait l'assureur responsable, celui-ci, subrogé dans les droits de l'assuré, ne subirait-il pas les exceptions du capitaine? Évidemment oui. Mais ces exceptions se retournent, dans l'espèce, en faveur de l'assureur, qui n'est que caution du capitaine.

D'un autre côté, peut-on argumenter du droit commun, en d'autres matières, pour fixer la certitude? Mais il ne s'agit pas ici d'interpréter la convention d'assurance, elle est précise; on ne pourrait donc invoquer l'article 1162 du Code Napoléon.

Dans l'espèce, si l'effraction eût été constatée sur la caisse de bois enveloppant la caisse de fer-blanc, le capitaine aurait été responsable, à moins qu'il n'eût fait établir au départ qu'il recevait la caisse en cet état.

Puisqu'il n'en a pas été ainsi, et en présence des circonstances qui indiquent que le vol a pu avoir lieu dans plusieurs endroits, hors de la vue même du capitaine, il reste

toujours incertain si le vol est dû à la baraterie de patron. Il est aussi incertain si le vol a eu lieu, par une cause quelconque, au passage de l'isthme de Panama; et l'on se rappelle que les connaissements portent : *poids inconnu*, en d'autres termes, que le connaissement *que dit être* affranchit le capitaine pour le contenu intérieur qui n'est point pesé; que la valeur même agréée ne prive jamais l'assureur du droit d'exiger la preuve de la perte ou de l'accident survenu dans le temps et le lieu des risques.

Ainsi, à la différence des risques purs et simples de terre, le poids, qui est inconnu dans l'espèce, ne peut guider vers la responsabilité du capitaine, en présence d'un colis livré et remis en bon état extérieurement.

Mais si le vol est constant, qui donc doit prouver qu'il a eu lieu ou qu'il n'a pas eu lieu dans le temps et les lieux du risque? Voilà le siége de la difficulté.

L'assuré est demandeur, et par l'exception qu'invoque l'assureur, celui-ci ne perd point le rôle de défendeur, puisqu'il s'agit seulement d'établir, non le fait matériel, mais le lieu où s'est accompli l'événement, qui ouvre le droit à l'indemnité.

Sans doute le voiturier, ce mot étant pris dans son acception la plus large, doit, par lui ou son assureur, prouver le cas fortuit qui a occasionné le dommage; mais on le sait, la nécessité de la preuve de ce fait disparaît si le colis reçu extérieurement en bon état est remis de même. Telle est la dernière jurisprudence rationnelle de la Cour de cassation. En effet, s'agit-il d'une avarie intérieure, d'un vol, le poids du colis étant accepté inconnu, c'est alors la fraude; mais

celle-ci ne se présume pas même en présence du fait matériel (art. 1116 Code Nap.), surtout si, comme dans le cas, le voiturier n'a pas été seul dépositaire direct ; le demandeur doit donc justifier directement l'action dirigée contre le dépositaire qui est actionné.

En prétendant qu'il n'est pas établi que l'événement garanti soit imputable au capitaine, ou soit arrivé par une cause quelconque; que le vol, sujet du litige, ait eu lieu dans le temps ou les lieux du risque, au passage de l'isthme, l'assureur repousse donc l'assuré par une négative.

La négative, il est vrai, porte en soi l'affirmative, mais le défendeur n'est alors obligé de prouver que si la vérité de sa dénégation est évidente. Or, dans l'espèce, le capitaine n'apparaît pas coupable, et les risques de terre non garantis sont plus nombreux que ceux garantis. Il y a donc plus de probabilité pour le vol à ce point de vue dans les premiers lieux que dans les derniers; toutefois, si l'assuré prouvait l'accident arrivé sous le commandement du capitaine ou au passage de l'isthme, le rôle de l'assureur commencerait, et celui-ci devrait, de son côté, établir les faits qu'il invoquerait pour repousser la demande.

Si même le demandeur avait pour lui des présomptions justificatives du fait sur lequel il étaie son droit, le poids de la preuve contraire retomberait sur le défendeur, Ainsi, comme dit M. Gabriel (*Traité des preuves*, p. 436), toutes les fois que la loi répute établi le fait générateur du droit, le demandeur a justifié son action. Or, dans le cas, il n'en est point ainsi, puisqu'il est incertain si l'accident est arrivé dans le lieu des risques. Supposons qu'on ait assuré

un navire pour l'entrée dans un port, est-ce qu'il suffira de dire que le navire a péri pour avoir droit à une indemnité? Non ; il faudra établir que le navire a péri en entrant dans le port désigné. L'espèce n'est-elle pas la même? Mais, dira-t-on, la preuve est impossible pour l'assuré, elle est donc à la charge de l'assureur. Raisonner ainsi, ce serait intervertir les rôles, car, par l'assurance, l'assureur ne s'est point certainement substitué à l'assuré pour la surveillance du transport de la marchandise et la preuve du dommage dans toutes les circonstances constitutives du risque garanti.

La preuve à la charge de l'assuré doit même paraître, après une sérieuse réflexion, un des éléments essentiels du risque; s'il n'en était pas, en effet, ainsi, le législateur n'aurait pas édicté l'article 383 du Code de commerce, qui porte :

« Les actes justificatifs du chargement et de la perte sont signifiés à l'assureur avant qu'il puisse être poursuivi pour le paiement des sommes assurées. »

Par *perte*, il faut évidemment entendre le sinistre dans les conditions de la police.

En définitive, si des deux côtés la preuve résiste, elle doit alors être remplacée par les présomptions les plus fortes. Or nous croyons, par les faits déjà expliqués, qu'elles sont en faveur de l'assureur, c'est-à-dire qu'il y a plus de probabilités pour que l'accident soit arrivé dans les lieux qui ne sont pas ceux des risques puisqu'ils sont plus nombreux.

Par suite de ce qui précède, et cette première fin de non-recevoir étant opposée à MM. X..., le défaut de preuve de

l'accident pendant la durée des risques, il est inutile d'examiner la troisième question; celle de savoir si l'assureur est déchargé parce que MM. X... n'ont pas protesté en temps et lieu contre le capitaine. MM. X... auraient pu, sans doute, en présence du délai fatal et de l'avarie intérieure, être relevés, suivant les circonstances de cette déchéance, car ils n'ont pas dù d'abord protester par leur représentant, les traces d'effraction n'étant pas évidentes, la caisse en bois enveloppant la caisse en fer-blanc ne présentant aucune effraction.

En résumé, dans notre conviction, il n'est pas certain que le vol ait été accompli pendant la durée des risques de l'assureur. Il ne doit pas même être présumé s'être accompli pendant ce temps; car la présomption qu'on invoquerait n'est ni grave, ni précise, ni concordante; la loi n'a prévu qu'une hypothèse dans laquelle elle fixe l'incertitude du risque; mais l'article 376 du Code de commerce, auquel nous faisons allusion, a été écrit pour un tout autre cas que celui qui nous occupe, et l'article 1350 du Code Napoléon indique d'ailleurs que les présomptions légales sont limitatives.

En outre, la responsabilité qui pèserait sur le capitaine ou l'assureur découlerait, dans l'espèce, d'une fraude; or la fraude, non-seulement à l'égard de celui qui l'a commise, mais encore à l'égard de celui qui en garantit les effets, doit être prouvée; dans l'un ni dans l'autre cas, elle ne se présume pas.

Enfin nous trouvons la justification de notre opinion dans la correspondance du représentant de MM. X... à

San-Francisco; celle-ci ne fait part que de conjectures; elle indique même, sans y croire, il est vrai, que les colis ont pu courir le risque du vol de Paris au Havre.

Voici les termes de cette correspondance :

« San-Francisco, 19 novembre 1856.

« Ci-inclus nous vous envoyons certificat de l'agent des « assureurs; plus, des certificats d'un notaire public et de « la douane pour réclamer à l'assurance le montant de la « perte des marchandises volées durant leur trajet de Paris « à San-Francisco. Nous espérons un prompt règlement « de la Compagnie.

« Nous avons tout lieu de croire que ces soustractions « ont été faites durant le voyage du Havre à destination « (article premier de la police qui garantit contre vol, pil- « lage, avarie, etc.), si nous prenons en considération que « la durée générale de ce voyage est de quarante cinq à « cinquante jours, tandis que celui de Paris au Havre « n'est que de quelques heures. Le certificat, en outre, « mentionne que le fer-blanc a été coupé après l'enlè- « vement du bois des colis. »

C'est précisément ce que nous affirmions au début de l'examen du débat, et ce qui, en fait, devait nous guider dans notre solution.

« Nous pouvons, ajoute le correspondant, hardiment « supposer que le vol a été commis durant le voyage des « deux mers ou durant celui de l'isthme; temps pendant « lequel la Compagnie s'engage formellement à supporter « les risques et périls. »

Ainsi, MM. X..., ou leur mandataire, savent très-bien, par ces derniers mots de leur correspondance, quels sont les risques, et notamment pendant quel temps ils courent; mais la lettre précitée ne parle que de conjectures, et ces conjectures trahissent le défaut de certitude du vol dans le lieu et pendant le temps des risques; elle indique même un lieu où le vol a pu être accompli. MM. X... ne prouvent donc pas le sinistre dans ses conditions acceptées; on n'a donc rien à prouver contre eux.

Dans l'état de la convention et des événements qui ont suivi, et en présence, si l'on veut, de l'insuffisance de garantie qui existe pour l'assuré dans cette assurance spécifiée contre le vol, MM. X... ne satisfont donc pas aux prescriptions si précises de l'article 1315 du Code Napoléon, qui porte que « celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver. » Et la preuve, c'est la perte survenue dans le temps du risque, puisque précisément, par une détermination des risques acceptés dans un lieu, il y a eu exclusion des autres.

Il est permis, dit Emérigon (tome I, p. 524 et suiv.), de déterminer le risque dont les assureurs seront garants et d'exclure ceux dont ils ne seront pas responsables. En un mot, on peut accepter, continue cet auteur, les risques qu'on trouve à propos. Et quand il parle du vol qui a lieu par violence sur les effets jetés à la côte, il dit : « Il doit être dûment constaté. » Car la constatation, suivant le risque assuré, sauf des cas très-exceptionnels, est la condition de la garantie donnée par l'assureur.

CHAPITRE XXIII.

RÉTICENCE.

Sommaire.

230. En dehors des obligations à la charge de l'assuré, que nous avons déjà examinées, il en est qui se rattachent plus directement à la nature du risque, à la réticence et qui doivent être l'objet d'un article spécial.

L'assuré doit faire des déclarations exactes sur le risque qu'il met à la charge de l'assureur. Nous avons déjà exposé sur ce point la doctrine et énoncé des espèces dans le

chapitre *de la police;* nous indiquerons encore, dans ce chapitre, divers faits constituant la réticence (1).

231. Si la réticence ou la fausse déclaration est le résultat de l'erreur seule de l'assuré, ainsi, par exemple, si le connaissement n'est pas en rapport avec la police d'assurance et que l'opinion du risque ait été diminuée, l'assurance doit être annulée, encore bien que la réticence ou la fausse déclaration n'ait pas influé sur le dommage ou la perte de l'objet assuré (2), telle est la portée de l'article 348 du Code de commerce; mais alors il n'est dû à l'assureur que 1/2 pour 100 de la somme assurée (3).

Le tribunal de commerce de Marseille a déclaré, le 3 février 1828 (*Journal de Marseille,* 4-1-77), que l'erreur commune de la part de l'assuré et de l'assureur, sur un fait de nature à diminuer l'opinion du risque, ne constituait pas une réticence capable de faire annuler le contrat.

L'appréciation des caractères de la réticence appartient, en effet, aux juges (4).

---

(1) Voy. Lemonnier, t. I, p. 127; t. II, p. 394; Haghe et Cruysmans, 41; Laget de Podio, t. I, 92-95-103-130-139-174-177-182-200-257-298-398-460; tome II, 31-41; Emérigon, t. II, p. 170; Alauzet, t. II, p. 62; Vincens, t. III, chap. XIII, n° 15.

(2) Delvincourt, t. II, p. 834.

(3) Boulay-Paty, t. III, p. 507 et 512; Pard., t. III, n°s 814, 449.

(4) Cass., 7 décembre 1824, Goujet et Merger, v° *Assurances maritimes,* n° 453, p. 438; Aix, 29 avril 1823, *Journal de Marseille,* 4-1-161; Cass., 21 décembre 1826, S. V., 27-1-372; Aix, 25 mars 1835, S. V., 35 1-804.

L'assuré qui, par un fait, soit contemporain, soit postérieur au

Si la réticence, au contraire, ou la fausse déclaration étaient entachées de dol, l'assuré devrait la prime entière et l'assurance ne serait pas moins annulée. (Arg. de l'article 357 du Code de commerce.)

232. L'assurance est même annulée au préjudice du mandant lorsqu'elle est faite par un mandataire qui, par des déclarations inexactes, dissimule l'opinion du risque (1).

---

contrat d'assurance, a modifié les risques à courir, de telle sorte qu'il n'a plus, désormais, aucun intérêt à la conservation du navire, est réputé avoir fait une réticence de nature à influer sur l'opinion de l'assureur et sur son consentement, et qui doit, en conséquence, entraîner la nullité de l'assurance, aux termes de l'article 348 du Code de commerce. Cet article ne distingue pas entre les réticences ou fausses déclarations qui accompagnent ou suivent le contrat d'assurance. Il suffit, quelle qu'en soit la date, qu'elles aient eu pour résultat de modifier la situation primitive des parties contractantes.

Les tribunaux de commerce et les juges d'appel sont souverains appréciateurs des faits qui constituent, de la part de l'assuré, une réticence ou une fausse déclaration diminuant l'opinion du risque et annulent le contrat. (Cass., req., 15 juillet 1852 ; *Gaz. des Trib.*, 14 juilet 1852.)

L'arrêt qui décide que les déclarations de l'assuré n'ont pas été mensongères échappe à la censure de la Cour de cassation.

(1) Boulay-Paty, t. III, 3-511 ; Emérigon, t. I, chap. V, sect. 1, et ch. II, sect. 4; Vincens, t. III, p. 348; Favard, v° *Assurances*, § 5, n° 3.

En matière d'assurance sur facultés, faite par un commissionnaire, il est de principe qu'à l'égard des assureurs, le commettant et le commissionnaire se confondent, et que, par conséquent, ce que l'assuré savait au moment du contrat est censé avoir été connu de l'assuré commissionnaire. Par suite, si l'assurance a été faite en vertu d'une lettre du commettant, arrivée par une voie autre que la poste, sans date certaine et tardivement parvenue au commettant,

Il y a donc réticence entraînant nullité de la police de la part du commissionnaire qui, en faisant assurer les marchandises, ne fait pas connaître le nom et le domicile de ses commettants, lorsque la connaissance de ces deux circonstances était indispensable aux assureurs pour apprécier l'étendue du risque qu'ils avaient garanti.

Il a été encore jugé que, lorsque l'assurance est faite pour le compte d'un tiers, la réticence du mandataire, sur le fait du départ antérieur du navire, peut annuler l'assurance, encore bien que celui qui donne l'ordre d'assurer ignore les faits qui entraînent la nullité du contrat, le mandant est en effet représenté par le mandataire (1). *Vide infrà*, n° 236.

---

et s'il résulte des circonstances que le commettant, présent au sinistre, aurait pu en instruire à temps son commissionnaire et contremander l'assurance, l'assurance doit être annulée pour cause de réticence. Toutefois, s'il n'est pas suffisamment démontré que l'assuré commettant connaissait la perte lorsqu'il a donné l'ordre de faire assurer, la double prime réclamée par l'assureur doit lui être refusée. (Trib. de comm. de Marseille, 7 février 1848 ; Lehir, 1849, p. 334.)

(1) Trib. de comm. de Marseille, 21 décembre 1821 et 20 février 1824, *Journal de Marseille*, t. III, p. 33, et t. V, p. 33.

Mais il n'y a pas réticence dans le sens de l'article 348 du Code de commerce lorsque le fait dont on induit la réticence n'a eu lieu qu'après l'engagement de l'assureur.

L'arrêt de Bordeaux (12 janvier 1848, Lehir, 1853, 20) qui le décide ainsi, et que nous allons rapporter, fera suffisamment connaître les faits. Cet arrêt n'est que la confirmation du jugement du tribunal de commerce de la même ville du 4 mars 1847. En voici les termes :

« Attendu que la Compagnie d'assurances du Havre a, le 20 sep-

Mais l'exagération, considérée comme réticence, ne donne pas lieu à l'annulation totale lorsque l'assuré est de

---

tembre 1846, souscrit en faveur de Deschryver une police d'assurances sur navires indéterminés, couvrant jusqu'à concurrence de 15,000 fr. par chaque navire, aux clauses et conditions établies dans ladite police ; — Que, notamment, il a été expliqué que chaque chargement formerait l'objet d'un avenant qui désignerait le nom du navire, sa destination et la somme en risque ; — Qu'il a été stipulé que, dans le cas de naufrage, d'innavigabilité du navire, de bris résultant de choc, échouement ou talonnement, l'assuré aurait le droit de faire abandon, soit que la marchandise fût ou non avariée ;

« Attendu qu'il est régulièrement constaté que le 8 décembre 1846 Deschryver a effectué un chargement de quatre-vingt-dix neuf caisses sur le navire *la Pauline*, capitaine Anquetil, allant à Rouen ;

« Attendu que, par avenant en date du 22 décembre, la Compagnie d'assurances maritimes du Havre a reconnu que ce chargement formait aliment pour 9,900 fr. à la police ;

« Attendu qu'il est reconnu au procès que le navire *la Pauline* a, dans le cours du voyage assuré, éprouvé un des accidents de mer indiqués par les parties comme pouvant donner lieu à un délaissement ;

« Attendu que, dans les conventions intervenues entre les parties, ne se trouve aucune disposition relative à l'époque où Deschryver serait tenu de faire la déclaration de chacun des chargements qu'il pouvait effectuer ; qu'il est certain que tant que la déclaration d'un chargement n'était pas remise par lui, les assureurs n'étaient pas, pour ce chargement, liés à son égard, et qu'il courait les risques pour son propre compte ; qu'ainsi, tout retard dans la dénonciation exigée n'avait lieu qu'à ses risques et périls, en l'empêchant momentanément de jouir du bénéfice de la convention qu'il avait faite ;

bonne foi; il en est ainsi lorsque les assureurs peuvent connaître et vérifier la valeur, et qu'il n'y a eu exagération de la part de l'assuré que parce qu'il a ajouté au coût

---

mais que rien, dans le contrat, n'indique que ce retard pût avoir pour conséquence d'autoriser la Compagnie d'assurance à refuser d'admettre, comme aliment à la police, des risques qui rentreraient d'ailleurs dans les conditions générales du contrat qu'elle avait souscrit; que, pour avoir l'effet que la Compagnie prétend lui attribuer, une semblable condition aurait dû être formellement exprimée; qu'elle ne peut être suppléée par voie d'interprétation, le contrat ayant par lui-même un sens net, précis et complet;

« Attendu que pour qu'il y ait dissimulation de la part de l'assuré, de nature à annuler le contrat, il faut nécessairement que cette dissimulation ait eu lieu au moment où ce contrat est intervenu et à une époque où l'assureur, libre de tout engagement, pouvait à son gré accepter ou refuser de couvrir le risque; qu'il ne peut y avoir réticence dans le sens de l'article 348, lorsque le fait qu'on prétend avoir été dissimulé n'aurait eu lieu qu'après que l'assureur se serait engagé, et qu'en outre ce fait est tel, qu'eût-il été énoncé, il n'eût pas autorisé l'assureur à se dégager de l'obligation antérieurement contractée par lui;

« Attendu que, dans l'espèce, la Compagnie d'assurances du Havre était liée par la police du 27 mars; que, le 22 décembre, elle n'aurait pu refuser de couvrir le risque de *la Pauline*, par cela seul que le chargement avait eu lieu le 8, et que le navire avait été expédié de Bordeaux le 16; qu'il faut reconnaître, dès lors, que s'il eût été plus régulier de la part de Deschryver de porter ces faits à la connaissance de ses assureurs, il n'a cependant pas commis, en négligeant de les énoncer, une réticence qui doive faire prononcer la nullité de l'assurance;

« Attendu qu'il n'a pas été allégué que, le 22 décembre, Deschryver fût instruit d'aucune circonstance particulière de nature à dimi-

d'achat la moitié du fret, l'intérêt du capital déboursé, la commission, la prime et l'escompte (1).

233. On sait que l'assurance est annulée lorsque l'une des parties connaissait la perte ou l'heureuse arrivée. (Art. 365 Code comm.)

Si le commettant, qui a donné l'ordre au commissionnaire de faire une assurance, n'a pas révoqué le mandat aussitôt qu'il a connu la perte, l'assurance est nulle; mais serait valable l'assurance consentie au commissionnaire avant la révocation de l'ordre donné par le commettant aussitôt que ce dernier aurait connu la perte du navire (2).

---

nuer l'opinion que la Compagnie devait avoir du risque, eu égard aux conventions qu'elle avait acceptées le 27 mars;

« Par ces motifs, — Faisant droit à la demande de Deschryver, déclare bon et valable l'abandon signifié par lui des quatre-vingt-dix-neuf caisses de cinquante bouteilles de vin qu'il a chargées le 8 décembre dernier sur le navire *la Pauline*, capitaine Anquetil, allant à Rouen. »

L'aggravation du risque, ou le risque non prévu, sont deux causes d'annulation du contrat, étant considérées comme réticence.

Ainsi la Cour de Rouen a jugé, le 27 juillet 1853 (Lebir, 1854, 590), que si un navire de pêche a été assuré à prime liée pour aller et retour, et pour tout le temps nécessaire pour remplir le navire, il y a aggravation de risque si le capitaine transborde en cours de voyage la pêche sur un autre navire, puisque c'est ainsi prolonger la durée de la pêche pour remplacer les marchandises transbordées. (Voy. trib. de com. du Havre, 11 janv. 1856, Guerrand, 1856, 2-54.)

(1) Trib. de comm. de Marseille, 24 avril 1856, *Journal de Marseille*, 1856, 1-136.

(2) Valin, sur l'art. 40; Emérigon, t. II, chap. XV, sect. 8.

234. L'article 365 établit une règle de laquelle il résulte que l'assurance est annulée si l'assuré a pu connaître la perte du navire ou l'assureur son heureuse arrivée. Mais est-ce bien là toute la portée de cet article (1)?

Ainsi, l'on a dit que la présomption que l'assuré connaissait la perte ou l'heureuse arrivée des objets assurés, était exclusive de toute preuve contraire, sans se préoccuper de l'article 366 (2).

Or, il est certain que si les présomptions légales, établies par l'article 366, sont *juris et de jure*, la preuve contraire peut les détruire; l'assureur a le droit d'invoquer au besoin des preuves supplémentaires pour établir que la nouvelle était connue par l'assuré, encore qu'il ne se fût pas écoulé assez d'heures pour qu'elle fût présumée connue (3); mais dans ce cas, l'assureur doit prouver la fraude (4).

La distance est calculée du lieu *a quo* au lieu *ad quem* (5).

---

(1) « La présomption existe si, en comptant trois quarts de myriamètre (une lieue et demie) par heure, *sans préjudice des autres preuves*, il est établi que de l'endroit de l'arrivée ou de la perte du vaisseau, ou du lieu où la première nouvelle en est arrivée, elle a pu être portée dans le lieu où le contrat d'assurance a été passé, avant la signature du contrat. » (C. de comm., art. 366.)

(2) Voy. Dageville, 3-343.

(3) Voy., *infrà*, l'exposition des principes, quand l'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles.

(4) Bordeaux, 12 janvier 1834, D. P., 35-2-75; 16 avril 1839. D. P., 39-2-213; 21 juillet 1834, J. P., v° *Assurances maritimes*, n° 586, p. 32.

(5) Aix, 28 juin 1813, D. A., 2-59.

L'assuré qui n'a été informé par le capitaine que d'un simple retard, est-il présumé, par ce seul fait, avoir connu la perte du navire, encore que le bruit de cette perte eût été, dans le public, annoncée comme certaine (1)? Les tribunaux ont pu, dans l'espèce, par l'appréciation des circonstances, le juger ainsi.

Mais Pardessus (t. III, n° 783) enseigne qu'alors même que la nouvelle de la perte ou de l'heureuse arrivée fût fausse, la partie qui en a eu connaissance, et a gardé le silence en signant le contrat, doit voir l'assurance annulée, peu importe que l'une des parties ait exécuté le contrat. L'intention de fraude apparait, en effet, par le silence qui vicie en principe la convention.

L'assurance, au surplus, est nulle, encore bien que l'assuré ne connût pas la perte, si la notoriété publique attestait l'événement *qui est devenu certain;* cette notoriété peut résulter d'une feuille de commerce étrangère annonçant le sinistre (2).

On a jugé que lorsque l'annulation du contrat est demandée, on n'est pas tenu de démontrer, d'une manière mathématique, que la perte ou l'heureuse arrivée étaient connues; il suffit d'une certitude morale pour donner lieu à l'annulation de l'assurance (3).

---

(1) Aix, 8 octobre 1813, D. A., 2-63; trib. de comm. de la Seine, 27 mai 1844; voy. *le Droit,* 28 mai 1844.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 7 janvier 1829, *Journal de Marseille,* 11-1-146.

(3) Delvincourt, 2-377; Pard., t. III, n° 183; Dageville, 3-345.

Examinons maintenant les faits qui constatent plus directement la preuve résultant de l'article 366.

Le rapport du capitaine, conformément à l'article 242, établit l'heure de l'arrivée du navire. Mais, pour annuler l'assurance, faut-il compter la distance dont parle l'article 366 à partir du lieu où le sinistre est arrivé, ou de l'endroit où la nouvelle du sinistre est parvenue? L'ordonnance de 1681 (art. 39) et le *Guidon de la mer* (chap. IV) adoptent le premier système; les docteurs italiens suivent le second; le Code de commerce permet les deux, au choix de la partie intéressée (1).

Si tous les gens de l'équipage avaient péri, il faudrait évidemment compter seulement depuis l'heure où la nouvelle de la perte est parvenue dans un lieu d'où elle ait pu se répandre.

En parlant de la police nous avons indiqué, pour l'appréciation de la date, certaines solutions auxquelles il est utile de se reporter (2).

---

(1) Voy. Boulay-Paty, t. IV, p. 192.

(2) Nous avons dit, dans le chapitre qui traite de la *police*, que lorsqu'une police d'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles a été close après midi, la connaissance arrivée à l'assuré, après midi, de la perte de l'objet assuré, ne donne pas lieu à l'annulation de l'assurance et au paiement de la double prime, s'il est constant que la police a été signée par les assureurs entre dix et onze heures du matin et si l'assureur ne prouve pas que l'assuré savait la perte, ou que cette perte était de notoriété publique avant la signature du contrat. (Trib. de comm. de Marseille, 16 décembre 1830, *Journal de Marseille*, 11-1-308.)

Si l'assurance est faite en violation de l'article 365 du Code de commerce, et que l'assurance ait été faite par un commissionnaire, la double prime, imposée par l'article 368, est alors à la charge du commissionnaire. Elle serait, au contraire, à la charge du commettant si celui-ci était seul coupable (1).

235. Hors les cas precités, la présomption dont nous avons parlé plus haut cesse d'être admise lorsque l'assurance est faite sur *bonnes* ou *mauvaises* nouvelles (2); alors seulement l'assurance est annulée s'il est *démontré* que l'assuré savait la perte ou l'assureur l'arrivée du navire avant la signature du contrat (art. 367 C. de comm.) (3);

---

(1) Arg. des art. 348, 368 et 374 du C. de comm.; Estrangin, p. 464; Dageville, 3-348.

(2) « La présente assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, pour être exécutée franchement et de bonne foi, les parties renonçant à la lieue et demie par heure. » (*Police d'assurance maritime de Paris*, art. 29.)

L'article 367 du Code de commerce porte :

« Si cependant l'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, la présomption mentionnée dans les articles précédents n'est point admise. Le contrat n'est annulé que sur la preuve que l'assuré savait la perte, ou l'assureur l'arrivée du navire, avant la signature du contrat. » (C. de comm., art. 367.)

Et, suivant l'article 368 :

« En cas de preuve contre l'assuré, celui-ci paie à l'assureur une double prime. En cas de preuve contre l'assureur, celui-ci paie à l'assuré une somme double de la prime convenue. Celui d'entre eux contre qui la preuve est faite est poursuivi correctionnellement.» (C. de comm., art. 368.)

(3) Art. 367 du C. de comm.; Pardessus, t. III, n° 785.

la preuve peut être faite, tant par lettre que par témoins (1).

Delvincourt (t. II, p. 377) enseigne même que cette preuve peut être faite par le serment du défendeur.

Pothier (n° 16) pense que le refus de prêter serment annule le contrat et rend la double prime exigible.

Il est certain donc que la clause de bonnes ou mauvaises nouvelles doit s'entendre en ce sens, que l'assuré ne doit connaître aucun cas défavorable à l'assureur au moment où il signe le contrat (2).

Ainsi, l'assuré qui ne fait pas connaître à l'assureur tous les avis qui lui inspirent des craintes, commet une réticence qui rend nulle l'assurance faite *sur bonnes ou mauvaises nouvelles*, encore bien que l'assuré ne fût pas certain de la perte.

Le Tribunal de commerce de Marseille et la Cour d'Aix (ch. correct., 12, 13 et 14 mars 1857, *Gazette des Tribunaux*, 1er avril 1857) ont eu à juger récemment une question de réticence et de fraude dans les circonstances suivantes.

Il s'agissait de savoir si celui qui, avant la signature du contrat, apprenant par dépêche télégraphique que son navire échoué est en danger, le fait assurer sans faire connaître cette situation, commet seulement la réticence prévue

---

(1) Emérigon, t. II, chap. XV, sect. 4, § 3 ; valin, sur l'art. 39. Nous avons vu, n° 234, que l'assureur pouvait lutter contre la présomption résultant de l'article 366.

(2) C. de comm., 348 ; Aix, 14 avril 1818, D. A., 2-6 ; voy. Paris, 29 avril 1831.

par l'article 348 du Code de commerce. Le tribunal correctionnel (16 février 1857) avait condamné l'assuré à 3,000 fr. d'amende et dix ans d'interdiction de droits civils et de famille.

Voici quels étaient, après l'exposé des faits, les termes du jugement de Marseille en droit :

« Attendu que le contrat d'assurance se forme successivement entre l'assuré et chacun des assureurs, au moment où ceux-ci apposent leur signature sur la police, et qu'à ce moment l'assuré, ayant connaissance du naufrage, commet sciemment la fraude, et se rend coupable d'un fait *délictueux ;*

« Attendu que l'article 368 du Code de commerce, après avoir spécifié les conséquences pécuniaires de l'assurance faite lorsque l'une des deux parties connaissait l'événement du risque, ordonne que celui contre lequel la preuve est faite à cet égard *soit poursuivi correctionnellement ;*

« Qu'ainsi celui qui fait assurer un navire dont il connaî la perte, non-seulement fait un contrat nul, mais commet un dol criminel, puisque la loi veut que des poursuites correctionnelles soient dirigées contre lui ;

« Attendu que, la loi ne déterminant pas la peine, il s'agit de rechercher si les poursuites ordonnées ne peuvent aboutir, ou si le fait *délictueux* peut rentrer sous l'application d'un des articles du Code pénal ;

« Attendu que peu importe que le Code pénal n'eût point encore été promulgué lors de la publication du Code de commerce, puisque la révision de ce dernier Code, en 1838, est postérieure ;

« Attendu que l'article 368 ayant été maintenu dans ses

termes primitifs, c'est à l'application de la loi pénale actuelle que la législation a voulu soumettre le fait dont s'agit;

« Attendu que la prévention invoque contre Dromocaïti l'application de l'article 405 du Code pénal, et qu'il y a lieu de rechercher si les circonstances caractéristiques du délit d'escroquerie se rencontrent dans les faits qui lui sont imputés;

« Attendu que la loi exige d'abord l'emploi des manœuvres frauduleuses pour persuader l'existence de fausses entreprises, d'un pouvoir ou d'un crédit imaginaire, ou pour faire naître l'espérance ou la crainte d'un succès, d'un accident, ou de tout autre événement chimérique;

« Attendu qu'elle ne détermine point en quoi peuvent consister les manœuvres frauduleuses, que cette appréciation est laissée à la conscience du juge, mais qu'il est admis qu'elles doivent consister en actes de nature à déjouer les calculs ordinaires de la prudence humaine, et à surprendre la bonne foi par des menées fallacieuses et propres à inspirer la confiance;

« Attendu que l'acte dolosif peut constituer par lui-même la manœuvre frauduleuse lorsque celui qui en est victime ne peut, dans l'usage ordinaire, le vérifier et doit le tenir pour sincère et véritable;

« Attendu que, dans l'espèce, Dromocaïti, en employant la forme d'un contrat sérieux et de bonne foi pour lier envers lui les assureurs, en faisant naître l'espérance d'un événement qu'il savait être chimérique, faisait un acte nul et se rendait coupable d'un dol criminel aux termes des articles 365 et 368 du Code de commerce;

« Attendu que cet acte, qui n'avait que la forme extérieure du contrat d'assurance, mais dont la loi prononçait la nullité, n'était en réalité qu'un instrument de fraude, une machination coupable employée pour tromper les assureurs, une véritable manœuvre frauduleuse dans le sens de l'article 405 du Code pénal ;

« Attendu que la manœuvre était d'autant plus criminelle, qu'elle était entourée par son auteur de tous les moyens propres à inspirer confiance; que Dromocaïti affirmait, en faisant ouvrir la police, que le navire était en charge et que devant l'un des assureurs il affectait de déplorer les pertes auxquelles les assureurs étaient exposés, regrettant dans leur intérêt qu'ils n'eussent pas toujours des rapports avec des maisons comme la sienne ;

« Attendu que les assureurs ne peuvent, lorsqu'on leur présente une police à signer, vérifier quelle est à cet instant la position du navire, que l'assuré seul possède des renseignements à cet égard, et que la loi lui fait un devoir impérieux de tout communiquer aux assureurs, sous peine de nullité du contrat ; car, l'assurance étant essentiellement aléatoire, toutes les chances du risque doivent être connues des deux parties pour que le consentement ne soit point le résultat de l'erreur ou du dol ;

« Attendu qu'en pareille matière, le dol de l'une des parties est non-seulement, comme dans tout autre contrat, une cause de nullité et de dommages-intérêts, mais que le législateur le considère comme un dol criminel, puisque la preuve de ce dol suffit pour motiver des poursuites correctionnelles; que plus les formes employées par Dromocaïti

ont été solennelles, plus la machination doit être considérée comme habilement ourdie pour tromper les assureurs qui devaient faire foi aux énonciations d'une police présentée par un courtier de commerce et offrant tous les caractères de sincérité qui commandent ordinairement leur confiance;

« Attendu qu'en l'état de ces faits le tribunal ne doit point hésiter à reconnaître qu'il y a eu emploi des manœuvres frauduleuses pour faire naître l'espérance d'un événement chimérique qui était, dans l'intention des assureurs, l'espérance de l'heureuse arrivée du navire, alors que son naufrage était déjà connu;

« Attendu que, par ce moyen, Dromocaïti a obtenu la remise d'une obligation de la part des assureurs, tenus de payer la perte, s'ils n'avaient pu administrer la preuve du dol; que cette obligation très-réelle de leur part existait en faveur de l'assuré du moment où le contrat était signé, et qu'il en naissait une action en paiement, que le prévenu pouvait faire valoir contre eux dans les cas de droit, et qu'il a tenté de réaliser le 20 janvier en leur offrant ses services pour le sauvetage, et en voulant obtenir d'être dispensé de la notification du délaissement à tous les assureurs;

« Attendu, enfin, que si Dromocaïti n'a pu parvenir à consommer l'escroquerie, ce sont des circonstances indépendantes de sa volonté qui l'en ont empêché; qu'il a fait évidemment tout ce qui dépendait de lui pour arriver à ce résultat (1);

---

(1) La Cour de cassation (9 juillet 1857) a cassé l'arrêt d'Aix, cité *infrà*.

« Attendu que cette tentative a été manifestée par un commencement d'exécution et par tous les actes extérieurs de nature à consommer l'escroquerie, si la fraude n'avait pas été découverte;

« Qu'il y a lieu, en conséquence, de lui appliquer l'article 405 du Code pénal ;

« Attendu, quant à l'application de la peine, *que le fait est d'une gravité incontestable, qu'il constitue la violation la plus flagrante de la loi commerciale et des principes de loyauté et de bonne foi nécessaires dans tous les contrats, et spécialement dans le contrat d'assurance où toute réticence est un dol ;*

« Attendu que plus le négociant qui se rend coupable d'une fraude pareille occupe par sa fortune et ses relations commerciales une position importante sur la place, plus la peine doit être sévère ; qu'enfin, Dromocaïti, en déguisant sous la forme d'un contrat commercial la fraude qu'il voulait commettre, s'est rendu aussi coupable que s'il avait soustrait directement aux assureurs les 190,000 fr. qu'il a tenté de leur escroquer ;

« Par ces motifs, etc., etc. »

Devant la Cour, Me Cremieux, pour combattre le jugement précité, dans une remarquable plaidoirie, disait :

« Que porte la dépêche !

« Simon échoué, le navire en danger, la cargaison sera « sauvée. »

« Qu'ai-je fait en recevant cette nouvelle?

« J'ai fait assurer le navire, j'en ai fait assurer la cargaison. D'abord, quant à la cargaison, bien évidemment on

ne m'annonçait pas sa perte ; au contraire, on m'annonçait qu'elle serait sauvée. Et, en effet, les 100 balles de cotons ont été sauvées, et, sur 13,800 kilos de blé, il ne s'en est perdu que 200 !

« Je pouvais donc assurer la cargaison. La grosse part du prétendu délit échappe, car j'avais assuré le navire pour 70,000 fr., la cargaison pour 120,000.

« Et le navire, la dépêche m'annonçait-elle sa perte?

« Elle se divisait en deux parties sur ce point :

« 1° Simon échoué. »

« C'était me dire que le capitaine Simon était échoué. Mais quand on craint pour un navire, il arrive que le capitaine le fait échouer pour le sauver ou pour sauver la cargaison.

« Attendez ..... « Le navire en danger. » Vous traduisez ces mots par ceux-ci : « Le navire perdu! »

« En danger! mais quand on est tiré du danger, on est sauvé ; on n'est donc pas perdu parce qu'on est en danger. Le danger appelle le salut ; la perte n'arrive que si le danger devient de plus en plus grave ; aucune chance de salut n'existant plus, le capitaine coule à fond.

« Un navire en danger! mais l'équipage va travailler de son mieux, mais le capitaine va employer toutes les ressources de l'art; mais si les efforts sont impuissants, la prière elle-même va monter au ciel. Agenouillés devant celui qui sauve, les mains tendues vers celle qu'ils implorent comme leur gardienne, les matelots, les marins invoquent l'appui céleste ; et si le courroux des vagues s'apaise, si celui qui met un frein à la fureur des flots calme la tem-

pête, si le tumulte des vents tombe, le courage renaît à la manœuvre, le navire est sauvé. Quoi ! vous ôtez l'espérance au danger ! Vous enlevez à l'homme en péril la confiance en soi-même et la confiance en Dieu ! Le navire en danger ! Mais dans quel temps vivons-nous, qu'un pareil danger soit la mort !

« Ah ! lorsqu'au sein d'une mer terrible, furieuse, au milieu de l'orage retentissant, on ne pouvait jadis envoyer en aide au navire en détresse qu'un canot et des matelots dévoués, prêts à tout sacrifier, le danger du navire, c'était la mort pour tous. Mais aujourd'hui, le navire en danger se met en berne ; au loin, un navire l'aperçoit du port : ce bâtiment recèle dans ses flancs la merveilleuse conquête dont l'homme vient de s'emparer. Le capitaine ordonne d'allumer ses feux, la vapeur siffle et gronde ; aux éléments déchaînés elle oppose sa force protectrice. Il lutte et marche, portant avec lui l'espérance et le salut : magnifique lutte entre le génie humain et le courroux des flots ! De quel côté sera la victoire ? Ah ! ne nous dites pas que le danger, c'est la perte ; tout à l'heure, vous sembliez douter de la puissance de Dieu, maintenant vous foulez aux pieds la grandeur de l'homme !

« Non, non, le danger n'est pas la perte. Dans cette lutte entre le capitaine du *Protis*, allant au secours du navire, et la tempête furieuse battant le navire, un moment le capitaine se flatta de le remorquer. Sans un nouveau coup de vent sud-ouest, dit-il dans son rapport, dont la fureur porta violemment le navire contre un rocher, nos espérances étaient réalisées !

« C'en est assez, sans doute, pour démontrer que ces mots : « Simon échoué, navire en danger » ne sont pas l'équivalent de la perte du navire. »

La Cour d'Aix a accueilli ce système par l'arrêt suivant :

« Attendu que le 3 janvier dernier, vers les onze heures et demie du matin, la dépêche télégraphique suivante a été portée au domicile du prévenu, propriétaire du navire les *Trois-Sœurs*, capitaine Simon, parti de Scala-Nova pour Marseille, avec chargement de blé et de cotons :

« Constantinople, 2.

« M. Dromocaïti fils à Marseille.

« Simon échoué devant Tchesmé. Navire en danger, « chargement sera sauvé. Carava et Pailloux rendus sur « les lieux. »

« Attendu que, vers la même heure, Dromocaïti se rendait au bureau du courtier Locard, où il donnait l'ordre de faire assurer 120,000 francs sur la partie du chargement et 70,000 francs sur corps de ce navire, assurance qui, après d'autres allées et venues de Dromocaïti, à fini par être remplie le 5 dudit mois ;

« Que cependant, le 10, on sut à Marseille, par le vapeur *le Protis*, arrivé la veille au soir, que, le 28 décembre, le navire les *Trois-Sœurs* avait échoué sur un ressif en face de Tchesmé ; qu'on n'avait pu lui venir tout de suite en aide à cause de la grosse mer, et que le lendemain, au départ du *Protis*, il était encore dans cette position avec une voie d'eau considérable ;

« Attendu que plus tard une lettre de Smyrne annonça

l'entier bris du navire, le dernier jour de décembre, avec sauvetage de l'armement et d'une grande partie de la cargaison;

« Attendu que, dans ces circonstances, Dromocaïti prétend qu'à l'époque de la signature de la police il ne connaissait pas encore la dépêche télégraphique, laquelle, remise à sa sœur en son absence, puis ouverte et retenue par sa mère, ne lui aurait été communiquée que le 23 janvier, jour où il est allé proposer l'annulation de l'assurance à ses assureurs;

« Mais attendu qu'en bien appréciant tous les actes de sa conduite depuis le 3 jusqu'au 23 janvier, et les divers événements qui s'y rattachent, on demeure convaincu du contraire, puisque, si l'on arrive jusqu'à admettre comme possible qu'il ait ignoré la dépêche lors de sa première entrevue avec le courtier d'assurance, tout indique du moins qu'il a dû la connaître avant la signature du contrat;

« Qu'il ne reste donc plus qu'à examiner quelles sont les conséquences juridiques de cette conduite du prévenu, au point de vue des poursuites actuellement dirigées contre lui pour savoir si le fait tombe sous l'application de la loi pénale;

« Attendu, à cet égard, que, quelque blâmable que soit l'action de Dromocaïti, on est obligé de décider qu'elle n'est atteinte ni par les articles 365 et 368 du Code de commerce, ni par l'article 405 ou tout autre du Code pénal; qu'en effet, le Code de commerce ne prescrit les poursuites correctionnelles que sur la preuve que l'assuré savait la perte, ou l'assureur l'arrivée du navire avant la signature

du contrat, tandis que, dans la cause, la dépêche apportée au prévenu le 3 janvier ne lui apprenait que le simple échouement de son navire, mis en danger, mais non encore perdu, et lui disait que le chargement serait sauvé ;

« Qu'il n'y a que l'échouement avec bris qui doive être considéré comme établissant la perte du navire et qui en autorise le délaissement, un navire échoué sans bris pouvant être relevé, soit par le mouvement même des flots et la force des vents, soit par le secours des hommes et d'un autre navire ;

« D'où il suit que Dromocaïti n'a commis qu'une des réticences coupables qui, d'après l'article 348 du Code de commerce, entraînent la nullité de l'assurance, comme ayant diminué l'opinion du risque, mais non la faute encore plus grande d'avoir fait assurer des objets perdus, sachant bien qu'ils étaient perdus, faute que l'article 368 commande de poursuivre correctionnellement ;

« Qu'en présence d'une disposition si rigoureuse, il n'est pas permis d'assimiler un danger de perte, quelque grand qu'il soit, et des probabilités plus ou moins fortes d'avaries avec la perte effective dont parle la loi, qui renvoie devant les tribunaux répressifs l'assuré qui a caché aux assureurs la connaissance qu'il avait de cette perte avant la signature de la police ;

« Attendu que cette solution dispense la Cour de rechercher quelle doit être la conséquence du renvoi en police correctionnelle prononcé par l'article 368 du Code de commerce ;

« Attendu, d'autre part, qu'on ne trouve point dans l'ac-

tion de Dromocaïti les manœuvres frauduleuses caractérisées dans leur but et dans leurs moyens par l'article 405 du Code pénal pour constituer le délit d'escroquerie, lesquelles doivent être intrinsèques et se rattacher à quelque acte extérieur destiné à leur donner crédit; qu'on ne saurait attribuer ce caractère à la réticence calculée qu'a employée le prévenu afin de parvenir à faire assurer son navire et sa marchandise, puisque, sans avoir besoin de rien combiner ou d'ourdir aucune ruse, il s'est borné à taire la nouvelle télégraphique du 3 janvier en donnant son ordre au courtier d'assurance;

« Que son retour plus ou moins fréquent au bureau de ce courtier, pour s'enquérir du résultat, n'a été qu'une simple continuation de sa première démarche, sans addition d'aucun moyen ou mensonge nouveau; qu'enfin les signatures successives de la police, par les divers assureurs, sur la présentation à eux faite de bonne foi par le courtier, ne sont que le fruit et le but de la réticence de l'assuré, de sorte qu'on ne peut considérer les premières comme des manœuvres de Dromocaïti pour obtenir celles qui les ont suivies, qu'elles ne seraient telles que dans le cas où elles auraient été apposées par complaisance afin de servir à faciliter l'obtention des autres;

« Attendu qu'à défaut de l'article 405, aucun autre article du Code pénal n'a été invoqué et ne peut être invoqué contre le prévenu, si bien que force est à la justice, esclave de la loi, de déclarer que cette déloyale conduite ne constitue ni délit ni contravention punissables;

« Par ces motifs, etc. »

236. En résumé, il suit de ce qui précède que l'assurance pure et simple ou sur bonnes et mauvaises nouvelles est viciée dans son principe par la réticence; ainsi :

La jurisprudence a unanimement considéré comme réticence la fausse déclaration sur l'époque où le vaisseau a pris la mer (1). L'assuré commet donc une réticence qui annule le contrat lorsqu'il déclare qu'un navire n'est parti que depuis quatre ou cinq jours, tandis qu'au contraire il

---

(1) Bordeaux, 4 fructidor an VIII, Devilleneuve et Carrette, 1-2-6; Aix, 14 avril 1818, Devilleneuve et Carrette, 5-2-372; id., 13 novembre 1822; id., 17 juillet 1829 et 9 février 1830, S. V., 29-2-346, 30-2-79; trib. de comm. de la Seine, 15 juillet 1853, Lehir, 1853, 105; trib. de comm. de Marseille, 17 juin 1856, *Journal de Marseille*, 1856-1-203; id., 12 mars 1852; Rennes, 24 janvier 1844; Paris, 14 juin 1855, Lehir, 1855, 369.

L'assurance est nulle lorsqu'une indication erronée de la destination du navire a été donnée par l'assuré, quand même le point indiqué se trouverait sur la ligne réellement parcourue, à une distance plus rapprochée que le véritable lieu d'arrivée (Code de commerce, art. 361, 364; Trib. de comm. de la Seine, 15 nov. 1847; Lehir, 1848, p. 153.)

L'assuré contre les risques de mer qui, dissimulant des circonstances capables de diminuer l'opinion du risque ou d'en changer le sujet, ne fait pas insérer dans la police la condition d'une échelle prévue par lui, commet une réticence qui annule la police (Trib. de comm. de la Seine, 17 janv. 1844; *Droit*, 18 janv. 1844; V. p. 72.)

La communication du connaissement équivaut à une déclaration de l'époque du départ du navire, surtout lorsqu'il ne s'agit pas d'un chargement à cueillette, mais du chargement entier du navire pour le compte de l'assuré. (Paris, 29 novembre 1843, *Gazette des Trib.*, 19 décembre 1843.)

La dissimulation d'un procès-verbal d'experts sur l'état de navi-

est parti depuis onze jours; évidemment, dans l'espèce, la réticence commise a influé sur l'opinion du risque (1). La Cour d'Aix, par arrêt du 9 février 1830, a signalé encore comme réticence le cas où l'assuré ne déclare pas, à l'époque du contrat, alors qu'il y a un espace assez court entre le lieu du départ et celui de destination, que deux navires, partis quatre jours après le sien, sont arrivés au lieu de destination.

L'assuré doit aussi faire connaître les tempêtes qui ont éclaté dans les parages où le navire se trouvait au moment de l'assurance (2).

Il faut surtout noter, comme très-important pour l'assureur en matière de réticence, le jugement du tribunal de commerce de Marseille du 19 juillet 1819 (*Journal de Marseille*, t. I, p. 29); ce jugement déclare, en effet, que la réticence existe dans le cas même où l'assureur a dû être instruit des circonstances non déclarées par l'assuré. Du reste, l'omission de l'époque du départ du navire ne constitue pas une réticence, si l'assureur ne justifie pas

gabilité du navire, alors surtout que le navire a péri plus tard, est une réticence. (Trib. de comm. du Havre, 17 mars 1856, Guerraud, 1856, 1-96.

(1) Bordeaux, 4 fructidor an VIII, D. A., 2-61; voy. cependant Paris, 29 avril 1831.

(2) Tribunal de commerce de Marseille, 4 avril et 5 mai 1856, *Journal de Marseille*, 1856, 1-116-152; voyez même recueil, t. XXXI, 1-65; id., 2-121, et la note *eodem*; voy. aussi t. XXXIV, p. 116; trib. de comm. du Havre, 15 septembre 1856; Guerrand, 1857, 3.

que l'assuré connaissait l'époque du départ du navire (1).

La nullité d'une police d'assurance résultant d'une erreur dans l'indication du lieu du départ du navire, ne peut être opposée par l'assureur qui a requis le paiement de la prime et l'a encaissée volontairement, postérieurement à son refus d'accepter l'avenant qui constatait l'erreur, cet encaissement emportant ratification du contrat (2).

Une assurance sur bonne arrivée non déclarée ne vicie pas une autre assurance faite de bonne foi sur un navire, avec la clause vaille plus, vaille moins (3).

Le jugement du tribunal de commerce de la Seine (4 janvier 1855) qui le décide ainsi, est conçu dans les termes suivants :

« En ce qui touche la demande principale :

« Attendu que, pour se refuser au paiement de la somme réclamée, Billette oppose :

« 1° Que le délaissement fait par Alcain et Ce seuls, en leurs mains, ne serait pas valable, en ce qu'ils ne seraient propriétaires du navire que pour moitié ;

---

(1) Aix, 10 avril 1839, D. P., 39-2-213; Rennes, 10 janvier 1817, J. P., v° *Assurances maritimes*, n° 544, p. 30.

(2) Paris, 6 novembre 1850, Lehir, 1851, 70.

(3) Trib. de comm. de la Seine, 4 janvier 1855, Lehir, 1855, 566.

Mais l'assuré qui ne déclare pas aux premiers assureurs les polices nouvelles sur fret et sur bonne arrivée, se rend coupable d'une réticence qui annule le contrat. (Cass., 13 juillet 1852, Lehir, 1853, 137; Rennes, 22 janvier 1855; Lehir, 1855, 629, V. p. 71.)

Le défaut de déclaration de la quantité, de la totalité du chargement, ne constitue pas une réticence. (Douai, 19 mai 1853, Lehir, 1854, 24.)

« 2° Que le navire était déjà assuré pour une somme excédant sa valeur réelle, lorsque Alcain et Ce auraient encore fait une assurance sur bonne arrivée du navire, ce qui ne serait qu'un supplément de valeur déguisée ;

« 3° Que Alcain et Ce seraient débiteurs, envers le sauvetage, de diverses sommes encaissées pour fret de marchandises débarquées avant la perte du navire, et aussi de sommes prélevées sur le produit du sauvetage, pour solder des frais incombant exclusivement à des marchandises qui étaient leur propriété ;

« En ce qui touche le premier moyen :

« Attendu que l'assurance a été faite par Alcain et Ce pour compte de qui il appartiendra ;

« Qu'ils étaient seuls armateurs du navire, chargés de son exploitation ;

« Qu'en conséquence, au regard des assureurs, Alcain et Ce avaient qualité pour faire le délaissement ; que le délaissement ne saurait être considéré que comme un acte d'administration, qui est complétement dans le droit de l'armateur qui a fait faire l'assurance ; que, d'ailleurs, le délaissement fait par Alcain et Ce n'est pas contesté par leur copropriétaire ;

« En ce qui touche le deuxième moyen :

« Attendu que la somme pour laquelle le navire dont s'agit a été assuré a été estimée, de gré à gré entre Alcain et Ce et les assureurs, qu'il vaille plus ou moins, pendant la durée des risques, et que les parties ont déclaré renoncer réciproquement à toute autre estimation ;

« Que, d'ailleurs, il résulte des documents produits

que la somme assurée n'est que la réelle représentation des déboursés d'Alcain et Cᵉ pour le prix du navire et les frais d'armement et d'assurance;

« Que l'assurance sur bonne arrivée, nulle aux yeux de la loi, ne saurait avoir aucun effet sur les assurances valables, alors que, comme dans l'espèce, il n'est même pas argué de dol et de fraude;

« En ce qui touche le troisième moyen :

« Attendu qu'une des clauses particulières de la police d'assurance, consentie par Billette, stipule qu'en cas d'abandon les assureurs auront droit aux frets et passages relatifs au voyage pendant lequel le sinistre aura eu lieu;

« Qu'il est constant que le navire a péri avant d'avoir atteint le terme fixé pour son voyage d'aller; que l'on ne saurait admettre, en conséquence, la prétention d'Alcain et Cᵉ de conserver le fret qu'ils ont touché sur les marchandises débarquées aux diverses escales, faites par le navire pendant le cours dudit voyage; qu'en conséquence, ils en doivent compte aux assureurs, comme aussi des sommes déboursées pour le sauvetage des marchandises dont ils étaient propriétaires;

« Attendu qu'il est établi, par les documents de la cause et par ce qui précède, qu'Alcain et Cᵉ ont régulièrement et valablement abandonné verbalement, le 7 juillet dernier, à Billette, la portion du navire et de ses dépendances assurées par lui; qu'en conséquence, il doit être tenu au paiement de la somme réclamée, à charge par Alcain et Cᵉ de lui faire compte de la part afférente à son assurance dans les sommes qu'ils ont touchées pour le passage

pendant le voyage, et celles déboursées sur le produit du sauvetage pour raison des marchandises dont ils étaient propriétaires. » (Lehir, 1855, p. 566.)

Contrairement à ce jugement, il a été décidé que l'armateur d'un navire qui a fait assurer la valeur d'un navire pour compte de qui il appartiendra, perd tous droits au profit de l'assurance, en cas de sinistre, si, postérieurement au contrat, il a fait assurer par d'autres Compagnies un profit quelconque sur l'heureuse arrivée du même navire, à l'insu des premiers assureurs. Les copropriétaires n'ont pas plus de droit à cet égard que l'armateur lui même (1).

Lorsqu'une assurance a été faite en plusieurs polices distinctes et séparées, dont l'une pour le navire et les autres pour le chargement, toutes les polices sont nulles s'il est constant que l'assuré n'avait multiplié les connaissements, et divisé les risques, que pour mieux masquer la fraude concertée entre lui et le capitaine à l'égard des assureurs (2).

En effet, la fraude ou la réticence, en un mot, toute circonstance tendant à la diminution du risque, même dans une partie, constitue l'indivisibilité de la déchéance.

237. L'assuré doit déclarer, à peine de nullité de l'assurance, la peste existant à bord lors du chargement des marchandises (3). L'omission de cette circonstance serait une réticence.

---

(1) Paris, 29 juillet 1861.

(2) Cass., 4 août 1829; Rennes, 13 mars 1826, J. P., v° *Assurances maritimes*, n° 475, p. 27.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 20 février 1824, *J. M.*, 5-1-33.

238. Il y a réticence encore lorsque l'assureur ayan pris à sa charge le vice propre de la chose, l'assuré ne dit pas, au moment du contrat, que des marchandises de même nature et de même provenance sont atteintes d'un vice propre qui doit les détériorer (1).

La Cour de Paris a jugé, le 27 novembre 1841 (*Gazette des Tribunaux*, 7 janvier 1842), que l'instruction donnée par l'armateur au capitaine d'un bâtiment baleinier de ne pas revenir sans un produit satisfaisant, tant que le navire pourra tenir la mer, ne constitue pas un cas de réticence, si cette circonstance n'a pas été mentionnée. (*Vide suprà in notis*, p. 49, pour le cas de transbordement des produits.)

L'assuré est coupable de réticence si, connaissant que le navire, objet de l'assurance, est de relâche dans un port, il n'énonce pas que la relâche est forcée par les événements de mer (2).

Le défaut de déclaration par l'assuré d'un port intermédiaire dans lequel le navire doit, d'après le connaissement, faire relâche, suffit, s'il est de nature à diminuer l'opinion du risque et à en changer le sujet, pour dégager l'assureur de toute responsabilité, quand même le navire se serait perdu sur la ligne du voyage déclaré et avant la déviation projetée (Code de comm., art. 332, 348, 351) (3).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 3 novembre 1830, *Journal de Marseille*, 11-1-297.

(2) Bordeaux, 7 avril 1835, J. P., v° *Assurances maritimes*, n° 585, p. 32.

(3) Paris, 1er avril 1845, S. 46, 2-147.

L'assuré qui ne communique pas à son assureur l'avis de son

Voici quelques autres espèces de réticence admises ou repoussées par la jurisprudence :

L'assurance d'un chargement sur un navire déclaré *neuf*, alors qu'il était construit depuis longtemps et qu'il avait subi des réparations considérables, est nulle ; une pareille déclaration constituant une réticence, surtout si l'assureur, voyant sur le livre *Veritas* qu'un navire de même nom était coté *vieux* et offrant peu de confiance, n'a pris l'assurance qu'eu égard à la déclaration que le navire assuré était neuf (Code de comm., art. 348).

Lorsqu'antérieurement à l'assurance, le navire assuré a essuyé un abordage qui ne lui a causé que des avaries très-légères et réparées immédiatement ou peu de temps après, l'assuré ne commet pas vis-à-vis des assureurs une réticence devant entraîner la nullité de l'assurance, en ne portant pas cet événement à la connaissance de ses assureurs au moment de la souscription de la police (1) (*Vide* t. I, p. 366).

---

correspondant qui lui conseille de faire assurer parce que le navire est en retard, commet, en cela, une réticence donnant lieu à l'annulation de l'assurance. (Code de comm., art. 348 ; Rouen, 27 décembre 1848 ; Lehir, 1850, p. 126.)

(1) Tribunal de comm. du Havre, 18 avril 1857 ; Guerrand, 1857, 1-83 ; mais voy. Trib. de com. de la Seine, 15 sept. 1856.)

« En matière d'assurance, il n'y a de réticence légale, c'est-à-dire de réticence entraînant la nullité de l'assurance, que celle qui diminue l'*opinion du risque ou en change le sujet* (art. 348 du Code de commerce). La loi n'ayant pas précisé dans quelles circonstances il y aurait réticence, s'est bornée à en indiquer la nature, et s'en est remise à la discrétion et à l'appréciation des magistrats pour décider

Si l'assuré fait spécialement garantir par un autre assureur un chargement couvert par la police sur navires indéterminés, et dont il était tenu de faire la déclaration au

---

si *tel fait* constituerait ou non la réticence. C'est là nécessairement un point excessivement délicat et sur lequel il est assez difficile de poser *à priori* des règles de décision applicables à tous les cas. Il se rencontre néanmoins dans la jurisprudence commerciale des précédents judiciaires dont on peut faire découler certaines règles et certains principes.

« Au nombre de ces règles de nature à servir de base pour déterminer s'il y a ou non réticence, au nombre de ces principes applicables à tous les cas, nous croyons pouvoir placer les suivants : 1° La réticence légale n'est pas exclusive de la bonne foi de l'assuré ; et, pour entraîner la nullité de l'assurance, elle n'a pas nécessairement besoin d'être empreinte du cachet du dol ou de la mauvaise foi ; c'est ainsi que l'assuré qui, même de bonne foi et parce qu'il ne l'a pas cru nécessaire, s'est dispensé de communiquer aux assureurs des renseignements qu'il avait entre les mains sur la position du navire et qui pouvaient influer sur l'opinion du risque, n'en a pas moins commis une réticence annulant l'assurance (Paris, 14 juin 1855 ; voy. ce Recueil, t. Ier, IIe Partie, p. 123 ; Boulay-Paty, t. III, p. 510). Alors se rencontre ce que les juristes appellent *dolus re ipsâ ;* — 2° Lorsqu'un navire est assuré alors qu'il est en cours de voyage, l'assuré n'est pas astreint, sous peine de commettre une réticence, de déclarer aux assureurs toutes les circonstances de la navigation antérieure au jour de la souscription de la police ; ainsi, il n'est pas obligé, comme le décide le jugement que nous rapportons, de déclarer que le navire aurait essuyé un abordage, si les avaries qu'il en a éprouvées ont été très-légères et réparées peu de temps après ; il n'est pas non plus obligé de faire connaître aux assureurs tous les événements sans gravité aucune et qui sont inhérents à toute navigation. Mais il doit, au contraire, lorsque le navire a, en cours de

premier assureur, cette seconde assurance est nulle et sans effet, comme constituant une réticence.

On doit déclarer le nom et le pavillon précédents du navire, si ceux-ci ont été changés (1). (Voy. t. I, *De la Police.*)

Si le changement seul du nom du capitaine ne suffit pas d'une manière absolue pour annuler la police, il en est autrement du changement de l'entreprise, et alors que la marchandise ne voyage plus sous la responsabilité du premier entrepreneur (2).

Lorsqu'un navire change de port d'attache et de capitaine,

---

route, subi un gros temps et éprouvé des avaries graves, et que ces nouvelles lui sont parvenues avant l'assurance, déclarer, sous peine de réticence, ces événements aux assureurs. (Trib. de comm. de la Seine, 15 septembre 1856; voy. ce Recueil *infrà*, IIe Partie, p. 1.)

« Voir, au surplus, sur différents cas de réticence, les décisions rapportées dans ce Recueil (t. I, Ire Partie, p. 96; et t. II, Ire Partie, p. 92, et IIe Partie, p. 141, 144 et 170; et *infrà* dans ce volume, IIe Part., p. 87). » (Note de M. Guerrand, journ. mars et avril, p. 83.)

(1) Trib. de comm. de Marseille, 21 avril 1856, *Journal de Marseille*, 1856, 126.

(2) Trib. de comm. de Bordeaux, 20 décembre 1854; *Journal de Marseille*, 1856, 11-61.

« L'assuré qui, dans la police, indique comme commandant le navire un capitaine qui le commandait précédemment, au lieu de celui qui le commande actuellement, ne commet pas une réticence qui entraîne la nullité de l'assurance, surtout si cette indication a eu lieu conformément à un usage suivi sur la place (lequel existe à Marseille) et si l'indication du précédent capitaine a eu pour effet de faire mieux connaître le navire aux assureurs, si, enfin, le nom de l'ancien capitaine était encore porté au *Veritas* au moment de l'assurance. (T. de c. de Marseille, 2 déc. 1856; Guerrand, 1857, p. 89.) »

l'assurance faite pour une navigation indéterminée doit être résolue (1).

On sait que l'article 379 du Code de commerce impose à l'assuré certaines déclarations au moment du délaissement (2). Ainsi, il a été jugé que lorsque, dans la présomption de la perte d'un navire, il a été dit que l'assureur jouirait, moyennant un prix convenu, de la propriété pleine et entière du navire s'il venait à être retrouvé, celui-ci peut, le navire retrouvé, et s'il découvre que l'assuré lui a dissimulé des contrats à la grosse qui en diminuent la valeur, obtenir la rescision de la transaction qui était intervenue.

239. Le réassuré, comme l'assuré, doit faire connaître

---

(1) Trib. de comm. de Nantes, 27 novembre 1852, Lehir, 1853, page 56.

L'assuré autorisé à choisir, au port de départ, le navire sur lequel doivent être transportées ses marchandises, et qui, même de bonne foi, et trompé lui-même par son correspondant, désigne par erreur à la Compagnie qui l'assure un navire autre que celui qui a reçu le chargement, ne peut, en cas de sinistre de ce dernier, moins fort de tonnage et bien moins coté que celui désigné, exercer aucune action contre la Compagnie, qui, par suite de l'erreur, s'est dispensée de faire réassurer. (Paris, 22 mai 1843, *Gazette des Trib.*, 28 mai 1844.)

(2) Bordeaux, 2 avril 1835, J. P., v° *Assurances maritimes*, n° 1041, p. 55; Paris, 18 décembre 1844, *Revue des Assurances*, 2-64.

Mais lorsque les assurances et les emprunts portent sur un aliment distinct, il n'y a pas lieu de le déclarer aux assureurs de tout autre objet. (Trib. de comm. de Marseille, 30 avril 1852, *Journal de Marseille*, 1853, 146; voy. aussi Cass., 20 novembre 1851.)

toutes les circonstances propres à influer sur l'opinion des risques (1).

240. Les risques de contrebande ne pouvant être considérés comme un risque de mer (2), l'assureur en est donc affranchi ; ainsi il n'y a pas réticence de la part de l'assuré, qui n'a pas déclaré dans la police que les objets assurés étaient des objets de contrebande (3).

241. Dans le cas de dol, prévu par l'article 368, dol différent de celui dont parle l'article 357 du Code de commerce, la partie lésée peut faire la preuve devant le tri-

---

(1) Aix, 8 octobre 1813, S. V., 16-2-117 ; id., 17 juillet 1829, S. V., 29-2-346.

(2) Les assureurs ne sont pas censés s'être soumis à la garantie des suites du déroutement forcé par la prohibition d'entrée au lieu du reste, par cela seul que l'assurance a été prise pour compte d'un individu de la nation dont les produits sont prohibés, et sous telle simulation ou dénomination de *pour compte* que portent les connaissements. (Trib. de comm. de Marseille, *Journal de Marseille*, 9-1-187.)

(3) Aix, 20 août 1834, S.V., 34-2-161 ; Cass., 25 mars 1835. S. V., 35-1-804 ; Cass., 21 décembre 1826, D. P., 27-1-99 ; id., 9 janvier 1827, S. V., 27-2-219 ; mais voy. Rouen, 9 mai 1823, D. A., 2-62.

Voy. ce que nous avons dit, t. I, chap. *Objet de l'assurance*, sur l'assurance licite ou illicite des marchandises de contrebande.

L'assurance prise pour compte de qui il appartiendra n'est pas nulle pour cause de réticence, par cela seul que la nationalité des marchandises assurées n'a pas été déclarée, si d'ailleurs, à l'époque du contrat, l'opinion du risque n'était point aggravée par la nationalité des marchandises. (Cass., 7 décembre 1824.)

bunal de commerce, mais elle pourrait aussi saisir à son choix la juridiction correctionnelle (1).

242. Il est important, pour prémunir l'assuré contre les conséquences de la réticence ou de la fausse déclaration, de fournir ici quelques-unes des indications données par le *Bureau Veritas* (registre de renseignements sur navires.)

Art. premier. — L'appréciation des qualités et des défauts de chaque navire, ou le *degré de confiance* qu'il mérite, est exprimé par des marques :

3 T (3/3) représente la cote des navires se trouvant dans de bonnes conditions de construction, de solidité et d'entretien *(voir art. 3 et suivants).*

M (1/2) est le signe des navires médiocres. R (rien) est celui des navires innavigables ou ne méritant aucune confiance.

Les marques intermédiaires 5/6, 3/4, 2/3, sont applicables aux diverses classes qui existent entre les meilleurs navires et les médiocres.

Art. 2. — Trois classes (1re, 2e et 3e) déterminent séparément : 1° les qualités de la coque ; 2° celles du gréement et des dépendances.

Art. 3. — La première cote (3 T, 1.1.) ne comprend que les navires qui, n'ayant pas dépassé le maximum de durée établi par les articles 4 et 11, sont reconnus être dans un bon état de construction, d'entretien et de conservation.

Art. 4. — La classification à terme comprend trois divisions (1re, 2e et 3e) qui sont déterminées d'après l'échan-

(1) La Cour de cassation, Chambre criminelle, 9 juillet 1857, a cassé l'arrêt d'Aix, cité page 62.

tillon, les liaisons et les qualités des matériaux ; la première division comprenant les navires en chêne qui ne laissent rien à désirer, donne la cote 3 T pour une période de sept ans ; la deuxième division, pour une période de cinq ans, et la troisième, pour une période de trois ans, aux conditions qui sont énoncées ci-après.

Art. 5. — Pour obtenir une classification à terme, les navires neufs seront soumis à la visite d'un des experts de l'Administration, pendant toute leur construction. L'expert distribuera ses visites de manière à pouvoir convenablement apprécier et constater la force d'échantillon de la carcasse, celle des pièces principales du bordé extérieur et intérieur, la qualité des matériaux, le chevillage, etc. ; elles auront lieu, dans tous les cas, aux quatre degrés d'avancement ci-après :

1° Lors de l'assemblage des pièces de la quille et de celles de la carlingue ;

2° Quand la membrure sera terminée ;

3° Quand les barrots seront mis en place, (mais avant que les ponts et le bordé de flottaison soient établis) ;

4° Lors du calfatage et du chevillage.

L'expert suivra la construction avec soin, et fera un rapport complet et détaillé. Ce rapport indiquera la force de l'échantillon, la dimension des bois et du chevillage, le système des liaisons, la qualité des matériaux ; il signalera les qualités ou les défauts de la construction.

Ce rapport restera aux archives de l'Administration, et le double en sera conservé par l'expert.

Art. 6. — Pour être maintenu dans sa cote pendant la

période de durée assignée d'après la construction, le navire devra être soumis à la visite d'un des experts de l'Administration au moins une fois tous les *deux ans*.

Faute de quoi, *la classification* sera retirée du *Registre* suivant, et le certificat qui ne portera pas la mention de la visite renouvelée dans les termes prescrits ci-dessus, n'aura plus de valeur.

Dans cette inspection, l'expert s'assurera du bon état de navigabilité du navire et de la conservation des matériaux, et il appréciera si, avant les époques fixées par l'article 16, dont il observera rigoureusement les prescriptions, il doit faire lever des bordages pour visiter la membrure.

Art. 7. — Pour obtenir la classification, le capitaine ou l'armateur en fera la demande par écrit ; cette demande sera adressée à l'expert du port où le navire doit être visité, ou, à l'Administration, à Paris.

Art. 8. — Les navires construits depuis le 1er janvier 1853, qui n'auront pas été visités pendant leur construction, comme le prescrit l'article 5, pourront obtenir la classification avec assignation de durée, à la condition de se soumettre à un examen rigoureux. Avant de procéder à la visite, l'expert demandera communication du devis original de construction ; il fera constater la date de la pose en quille, ainsi que celle de la mise à l'eau du navire. *Il sera déduit au moins une année du terme de durée auquel le navire aurait eu droit s'il avait été construit sous la surveillance de l'expert.*

Art. 9. — Les navires construits antérieurement à 1853, qui n'auront pas dépassé le maximum d'âge assigné à la

durée de la première cote, pourront obtenir la classification à terme; ceux ayant plus de cinq ans seront soumis à une visite rigoureuse qui aura lieu en délivrant un ou plusieurs bordages dans les endroits que l'expert désignera pour pouvoir visiter convenablement la membrure; la classification pourra être donnée pour le nombre d'années qui resteront à courir jusqu'au terme pour lequel elle aurait été portée d'après le genre de construction.

Il sera déduit une ou deux années, suivant le bon état et l'entretien du navire. La division à laquelle le navire appartiendra sera indiquée au Régistre : (7-3). 3 T. indiquera que le navire appartient, par sa construction, à la première division, et qu'il est coté 3 T pour trois ans.

Art. 10. — Dans le cas d'avaries ou d'échouement qui nécessiterait la relâche du navire, le capitaine sera tenu de convoquer l'expert de l'Administration pour faire procéder à une nouvelle visite; si la relâche a lieu dans un port où l'Administration n'a pas de représentant, le capitaine pourra faire nommer une commission d'expertise. Une copie du rapport d'expertise sera adressée à l'Administration, à Paris, afin que mention en soit faite au *Veritas*.

Art. 11. — A l'expiration de la période de durée pour laquelle le navire aura été porté dans la première cote, cette période pourra être prolongée d'une, deux ou trois années pour la première division; d'une ou deux années pour les deux autres, si l'expert a pu reconnaître le bon état de conservation des matériaux. Il procédera à cet effet à une visite sévère; il fera dépasser plusieurs chevilles et gournables pour s'assurer de leur bon état; il examinera surtout avec

soin les chevilles qui traversent les bordages de flottaison (si le chevillage est en fer), celles des courbes du premier et du deuxième pont et les bordages extérieurs qu'elles traversent ; il fera enlever un bordage du vaigrage au-dessus des serres d'empatures dans toute la longueur du navire ; il visitera soigneusement les gouttières et les bouts des baux, les allonges d'écubiers, les apôtres, les guirlandes, la lisse d'hourdy et les barres d'arcasse, les bordages extérieurs de l'œuvre morte et le vaigrage, le gouvernail et ses dépendances ; il portera enfin son attention partout où l'inspection sera possible, sans oublier la mâture, les agrès, les pompes, etc. ; il s'assurera avec soin de l'état de la carène, dira si la visite a eu lieu à flot, si le navire a conservé ses formes primitives et s'il est étanche. Il ordonnera les réparations qu'il jugera utiles et en surveillera l'exécution.

L'expert adressera à l'Administration un rapport complet et détaillé sur l'état du navire, et demandera une autorisation pour la prolongation de la première cote.

Art. 12. — A l'expiration de la période de durée assignée à la cote 3 T, ou, à l'expiration de la prolongation de cette cote, le navire sera porté, selon son mérite, dans une des cotes inférieures.

La durée des cotes 5 S est fixée comme suit :

5 S 1. 1.	4 ans,	maximum	pour	1re	division.
	3 —	—	—	2e	—
	2 —	—	—	3e	—

5 S 2. 1. 2 ans, maximum pour 1re, 2e et 3e division.

Aucune dérogation à cette règle ne pourra avoir lieu, sauf les cas prévus par l'article suivant.

Art. 13. — Le navire qui aura une cote inférieure à celles ci-dessus avant d'avoir atteint l'âge qui leur est fixé, ou qui désirera obtenir prolongation de la cote 5 S. 2. 1, pour deux ans, sera soumis à une visite sévère : l'expert exigera que toutes les chevilles des courbes de chaque pont soient visitées et dépassées; que les bordages extérieurs et intérieurs soient levés jusqu'aux deuxièmes têtes d'allonges, s'il le juge nécessaire; que le doublage soit levé en partie pour visiter le franc bord; que quelques bordages de fond à l'intérieur soient levés, afin de permettre une visite complète, et que dans cet état il puisse apprécier toutes les parties du navire. — L'attention de l'expert est appelée principalement sur l'état des liaisons, du chevillage et du clouage, sur les bordages de flottaison, les préceintes, les allonges d'écubiers, les apôtres, les guirlandes, la lisse d'hourdy, les barres d'arcasse, les ponts, le gouvernail, la mâture, le gréement et dépendances. Tout ce qui sera trouvé vicieux devra être remplacé par des matériaux de première qualité; toutes les gournables seront dépassées et remplacées, ainsi que les chevilles de flottaison, si elles sont en fer. Enfin, le navire sera mis dans un état complet de réparation, et l'expert surveillera l'exécution des travaux; il adressera à l'Administration un rapport complet et détaillé sur l'état du navire, et n'établira la classification qu'après l'autorisation de l'Administration. Cette prolongation de cote 5 S. 2. 1. ne peut être donnée pour plus de deux ans ni plus d'une fois.

Après l'expiration des périodes fixées par l'article 12, aucun navire ne pourra être réintégré dans le Code 5 S. 1. 1. sans avoir subi sur chantier et sous la surveillance de l'expert, une reconstruction aux trois quarts. Si les règles d'une bonne construction ont été observées primitivement, cette cote pourra être donnée pour quatre ans maximum.

Art. 14. — Après expiration des périodes fixées pour les cotes 5 S, les navires seront cotés 3 Q; pour obtenir cette cote avec assignation de durée (3 ans maximum 1re division), ils subiront une visite sévère; l'expert exigera que des bordages soient levés partout où il le jugera nécessaire, afin de pouvoir visiter convenablement la membrure; il examinera soigneusement la carène, les liaisons, les parties principales du navire et le gréement. Une seule prolongation sera accordée à cette cote, elle pourra être de deux ans.

Art. 15. — Pour les cotes au-dessous de 3 Q, aucun certificat ne sera délivré pour une période excédant deux ans; à chaque voyage le navire sera surveillé, le certificat devra faire mention de chaque visite renouvelée.

Art. 16. — Les navires d'Atlantique et de Long cours, ayant plus de cinq ans, ceux du cabotage ayant plus de sept ans, classés ou non classés, ne pourront obtenir une cote qu'à la condition de laisser visiter leur membrure par levée de bordages; ceux qui auront été ouverts en porteront l'indication au Veritas; la marque O. 54 signifie que le navire a été visité et ouvert en 1854.

Art. 17. — S'il y a désaccord entre le propriétaire d'un navire et l'expert, sur les réparations à faire exécuter, ou sur

l'application du règlement pour la cote qui aura été fixée, ils soumettront leur différend à une commission composée de deux membres choisis par les parties. En cas de partage, un troisième membre sera nommé par le Tribunal de Commerce à la requête de la partie la plus diligente. La commission ainsi formée jugera souverainement. Les frais d'arbitrage auxquels le désaccord donnera lieu seront à la charge de la partie qui succombera.

Art. 18. — Les navires dont les propriétaires ne demanderont pas de certificats de durée, continueront d'être cotés comme par le passé. L'expert donnera communication de la cote qu'il aura fixée ; en cas de contestation entre le propriétaire du navire et l'expert sur la cote fixée, ils soumettront leur différend à une commission de deux membres choisis par les parties. En cas de partage, un troisième membre sera nommé par le Tribunal de commerce à la requête de la partie la plus diligente; la commission ainsi nommée jugera souverainement ; la moitié des frais d'arbitrage auxquels le désaccord donnera lieu sera supportée par le *Veritas*, lorsqu'il succombera.

Les prescriptions du règlement feront la loi des parties.

. . . .

Puis, le registre *Veritas* indique les règles à observer dans la construction des navires.

CHAPITRE XXIV.

SIGNIFICATION D'AVIS ET DE PIÈCES.

Sommaire.

243. L'assuré doit signifier, dans les trois jours, les avis qu'il a reçus sur l'accident; dommages-intérêts dus s'il y a omission de cette formalité ; par qui peuvent être signifiés les avis; le retour de l'équipage dispense l'assuré d'une signification dans les trois jours;
244. L'assuré n'est obligé de signifier les pièces justificatives de ses droits que lorsqu'il demande paiement des sommes assurées;
245. Intérêts dus à l'assuré.

243. Une des obligations les plus importantes de l'assuré consiste à signifier à l'assureur, dans les trois jours de leur réception, les avis qu'il reçoit sur les accidents qui surviennent (C. de comm., 374.) (1).

Nous avons déjà parlé de cette obligation en traitant du délaissement, nous complétons ici les points de doctrine indiqués.

L'assuré peut être actionné en dommages-intérêts par l'assureur, s'il y a lieu, dans le cas où dans les trois jours de la réception des nouvelles de tous accidents, il n'a point fait connaître les avis qu'il a reçus (2).

Mais la contravention à l'article 374 du Code de commerce ne peut seule mettre obstacle au délaissement (3).

(1) Voy. Alauzet, t. II, p. 108 et 137; Vincens, t. III, chap. XV, n° 1.

(2) Cass., 26 mars 1823; Devilleneuve et Carrette, 7-1-214.

(3) Bordeaux, 25 février 1856; Lehir, 1856, 382.

Ainsi, dans l'espèce particulière suivante, si un assuré ne donne pas avis de la relâche forcée du navire, il n'y a pas, par ce seul motif, déchéance de l'action en délaissement, si l'innavigabilité est reconnue dans la relâche (1).

La signification prescrite par l'article 374 du Code de commerce peut être faite par un notaire ou par un huissier.

Une déclaration faite à la Chambre du commerce, des avis reçus, sur un registre à ce destiné, n'est pas suffisante, à moins de convention contraire ; cependant une communication amiable et non contestée suffirait (2).

Lorsque l'assuré connaît le sinistre par le retour de l'équipage, il n'est pas tenu d'en faire la signification, dans les trois jours, à l'assureur ; le délaissement est alors valable s'il est notifié, dans les délais de la loi, à compter du retour de l'équipage (3).

La clause *franc d'avarie* dispense l'assuré d'avertir les assureurs des avaries partielles (4).

244. L'assuré qui fait le délaissement, sans demander encore le paiement de la somme assurée, n'est pas obligé de signifier les pièces justificatives du chargement et de la perte (5).

245. L'assuré n'a droit aux intérêts des sommes

---

(1) Bordeaux, 25 février 1856, *loco citato*.

(2) Pardessus, t. III, n° 846.

(3) Cass., 2 juillet 1839, S. V., 39-1-852 ; voy. *le Droit*, 31 juillet 1839.

(4) Bordeaux, 30 août 1855 ; *Journal de Marseille*, 1856, 11-17 ; voy. arrêt conforme d'Aix, 18 fév. 1828 ; *J. de Marseille*, t. IX, 1-42.

(5) C. de comm. 369, 383 ; Cass., 26 mars 1823, S. V., 24-1-58 ;

assurées que du jour de la signification des pièces justificatives de la perte et de la demande en paiement de l'indemnité due (1). Il faut cependant avoir égard au terme de paiement qui aurait été stipulé dans la police.

CHAPITRE XXV.

DU SAUVETAGE.

Sommaire.

246. L'assuré est obligé de travailler au sauvetage; convention qui intervient entre lui et l'assureur pour déroger à la loi ;
247. Droits de l'assureur lorsque l'assuré n'a pas travaillé au sauvetage; l'assuré pour compte est obligé de travailler au sauvetage ; on doit justifier que le produit du sauvetage a été employé à payer les frais de recouvrement des objets sauvés;
248. L'assuré doit les intérêts des produits du sauvetage qu'il s'est appliqués.
249. Lorsque après la réparation d'un navire, par substitution du neuf au vieux, il existe un sauvetage et qu'il y a lieu, suivant la convention, de faire la déduction d'un tiers pour différence du neuf au vieux, cette déduction doit-elle porter sur la somme brute ou sur la somme nécessaire pour les réparations, déduction faite de celle représentée par le sauvetage?

246. Dans le cas de naufrage ou de sinistre quelconque, l'assuré doit travailler au sauvetage (2). Il a droit aux frais

---

Bordeaux, 25 janvier 1831, S. V., 31-2-218 ; Cass., 13 janvier 1851 ; voy. *le Droit*, 14 janvier 1851 ; Laget de Podio ; 2-279-309 ; Lemonnier, t. II, p. 302 et suiv.

(1) Aix, 3 août 1830 ; art. 1153 C. Nap.

(2) Emérigon, t. I, p. 600 ; t. II, p. 234, 236, 237, 238 ; Alauzet, t. II, p. 104, 105 ; Vincens, t. III, chap. XV, n° 11.

de recouvrement sur son affirmation; la loi n'accordant à l'assuré d'action contre l'assureur, sur ce dernier point, que jusqu'à concurrence de la valeur des effets recouvrés; l'assureur, pour éviter l'inaction de l'assuré, que pourrait entraîner cette disposition de la loi, lui confère ordinairement le pouvoir de travailler au sauvetage en garantissant à l'assuré le remboursement de tous ses frais, sans avoir égard à la valeur des objets recouvrés; l'assuré ne réclame plus alors en vertu de la loi, mais bien en vertu d'un pouvoir spécial (1).

247. Suivant M. Delvincourt (t. II, p. 410), l'assureur qui a à se plaindre de la manière dont l'assuré a travaillé au sauvetage, après le naufrage ou le sinistre, doit d'abord payer la somme assurée, sauf à faire ensuite valoir ses droits. (Arg. de l'art. 384 Code de comm.) Nous pensons cependant que si l'assureur poursuivi établissait la faute de l'assuré, le juge pourrait, en même temps, condamner celui-ci à des dommages-intérêts qui se compenseraient en totalité ou en partie avec la perte.

S'il y a contestation entre l'assureur et l'assuré pour savoir si le produit du sauvetage a été employé à payer les frais de recouvrement des effets naufragés, c'est à l'assuré à prouver l'emploi, et non à l'assureur à établir, si telle est sa prétention, que les fonds n'ont servi, au contraire, qu'à payer des dettes étrangères au recouvrement des effets naufragés et sauvés (2). (*Vide* t. I, p. 329.)

---

(1) Pardessus, t. III, n° 869.

(2) C. de comm., 381; Bordeaux, 6 avril 1830, D. P., 31-2-63.

L'assuré pour compte de qui il appartiendra, étant considéré comme l'assuré, doit travailler au sauvetage et tenir compte du produit à l'assureur (1).

248. L'assuré qui a disposé à tort du produit du sauvetage pour payer des dettes étrangères au recouvrement des effets naufragés, doit à l'assureur l'intérêt des sommes produites par le sauvetage, non pas seulement du jour de la demande en justice, mais bien de celui de l'emploi de ces sommes (2).

249. Suivant la stipulation de différentes polices, il est convenu entre l'assureur et l'assuré qu'il sera fait déduction d'un tiers sur le coût des réparations (différence du neuf au vieux); exemple : la carène d'un navire a coûté 60,000 fr.; l'assureur n'en remboursera que 40,000; mais si le sauvetage vaut 10,000 fr., et qu'il soit abandonné à l'assuré comme paiement, l'assureur ne déduira-t-il le tiers que sur 50,000 fr., soit 16,666 fr. 66 c.? Nous ne le pensons pas; car la convention porte que la déduction aura lieu sur le tiers des réparations. Or, les réparations sont de 60,000 fr. et le sauvetage est bien la propriété de l'assureur. Sans doute l'assuré pourra dire, s'il demande l'attribution du produit du sauvetage, qu'il ne perd que les cinq sixièmes des 60,000 fr., et que le tiers en déduction ne doit être calculé que sur la perte représentant la répa-

---

(1) C. de comm., 381 ; ord. du 3 mars 1781, art. 41 et suiv.; arrêté du 6 germinal an VIII ; Pardessus, t. III, n° 869.

(2) C. Nap., 1153, 1996 ; C. de comm., 381 ; Bordeaux, 6 avril 1830.

ration de l'assureur, soit 50,000 fr. Nous adopterions ce système si la convention y conduisait; mais lorsque celle-ci porte nettement que la déduction sera faite sur les réparations elles-mêmes, cette stipulation précise repousse toute interprétation et toute fiction. Cependant voici comment a statué à cet égard un arrêt de la Cour de Douai du 9 novembre 1847 :

« Considérant que parmi les dépenses occasionnées par le sinistre qu'a éprouvé *la Marie*, figurent, outre la prime de grosse, les droits de commission du consignataire; considérant que la réduction du tiers édicté par l'article 5 pour la différence du neuf au vieux, ne peut, en aucun cas, porter sur les primes des commissions; que le but unique de cet article est, en effet, évidemment d'empêcher que l'assuré ne s'enrichisse aux dépens de l'assureur, c'est-à-dire que le contrat d'assurance ne devienne pour lui une cause de bénéfice; que, par suite, il était juste de placer à sa charge toutes les dépenses ayant contribué à donner à son navire une valeur plus grande que celle qu'il avait avant l'avarie; mais que les dépenses faites en dehors de la valeur matérielle des objets employés à la réfection n'ajoutent rien à la valeur du navire; qu'elles sont donc en pure perte, n'enrichissent jamais l'assuré, et ne doivent dès lors, pour aucune partie, être supportées par lui;

« Considérant que les mêmes motifs excluent la prétention qui tendrait à faire calculer la réduction du tiers sur la somme brute, employée pour les réparations; qu'en effet, la portion de cette somme compensée par le produit de la vente des débris, est, en réalité, payée par le navire lui-

même, et non par l'assureur ; qu'il ne peut donc y avoir danger que, sur cette portion, l'assuré bénéficie aux dépens de ce dernier ; que ce n'est, conséquemment, que sur le surplus de la dépense qui doit être supportée en entier par l'assureur, et qui entraînerait l'inconvénient signalé plus haut, que la déduction destinée à y remédier doit être effectuée ; que, d'ailleurs, le prix des débris représente les débris eux-mêmes, et de même que si ceux-ci avaient été matériellement employés aux réparations, on ne ferait porter la déduction que sur les sommes employées pour le surplus, de même cette déduction, lorsqu'au lieu d'être employés en nature, ils le sont, si l'on peut s'exprimer ainsi, en argent, ne doit, par suite, également porter que sur le surplus ;

« Considérant que, en vain, on invoque dans le sens de l'opinion contraire, l'usage et des modèles de règlements rapportés dans le *Manuel de l'Assuré ;* que l'usage invoqué n'a pas été démontré ; qu'il faudrait cependant qu'il le fût bien clairement pour faire violence aux principes ; qu'enfin le *Manuel de l'Assuré* contient des exemples contradictoires, qui ne permettent pas de le prendre pour guide, etc. (1).

(1) Nous n'ajouterons qu'un mot à ce qui a été dit, p. 90, pour réfuter cet arrêt. L'usage qui n'a pas paru constant à la Cour de Douai est cependant général, et le sauvetage étant la propriété de l'assureur, ce n'est plus le navire qui paie une partie des réparations par la représentation de ce même sauvetage. D'autre part, il est sensible que toute dépense faite pour le navire constitue une plus-value ; car elle entre dans l'évaluation de la vente future jusqu'à un certain point.

CHAPITRE XXVI.

DE LA PRESCRIPTION ET DES FINS DE NON-RECEVOIR.

Sommaire.

250. La prescription est régie suivant divers cas exprimés par le Code; prise; naufrage; échouement; absence de nouvelles; arrêt de prince; innavigabilité (Art. 432 du C. de comm.);
251. Prescription suivant qu'il y a lieu à délaissement ou à avarie; l'une exclut-elle l'autre? perte des trois quarts (voy. n° 257 *in notis*);
252. Interruption de la prescription, cédule, etc.; quel est l'effet de l'interpellation judiciaire? obligations du réassuré;
253. Droits du prêteur à la grosse; frais de sauvetage;
254. Fins de non-recevoir opposables par le capitaine et les assureurs; distinction entre le dommage matériel et les frais;
255. Qu'entend-on par demande en justice? comment peuvent être faites les protestations de la part de tous intéressés? leur défaut est opposable aux tiers; l'assuré doit protester dans le port où il a reçu la marchandise; la vente éteint les droits de l'assureur; protestation pour le cas d'avaries communes; consignataire;
256. Quand doit être constatée l'avarie, lorsqu'elle est entachée de fraude?
257. Fins de non-recevoir par la plaidoirie au fond; renvoi au n° 251;
258. Les articles 435 et 436 sont-ils applicables aux assureurs sur corps?

250. Le moment où commence à courir la prescription est différent suivant les divers risques (1).

S'il s'agit de prise, de naufrage, d'échouement avec bris, les délais courent du jour où la nouvelle est connue du propriétaire assuré (2). Peu importe, du reste, sauf l'appréciation du juge, la manière dont la nouvelle est arrivée jusqu'à l'assuré, que la nouvelle soit particulière ou

(1) C. de comm., 373, 387, 390, 394, 431.

(2) Cass., 6 janvier 1813; Devilleneuve et Carrette, 4-1-257.

publique (1). En cas d'absence de nouvelles, le délai ne court qu'après l'expiration d'un an ou de deux ans, suivant le voyage. S'il y a arrêt de puissance, l'assuré fera la signification dans les trois jours de la nouvelle, et le délai pour le délaissement sera soumis aux prescriptions énoncées dans l'article 387.

Dans le cas d'arrêt de puissance, le délai de la prescription ne court que du jour où l'assuré a pu agir ; c'est un principe de droit commun (2). Si le navire a été déclaré innavigable, il faut prendre pour point de départ la date du jugement qui déclare cette innavigabilité (3).

Aux termes de l'article 432 du Code de commerce encore, toute action dérivant d'un contrat à la grosse ou d'une police d'assurance est prescrite par cinq ans.

L'article 433 du même Code stipule une prescription pour divers cas particuliers (4).

---

(1) Aix, 23 décembre 1842, D. P., 43-2-206; Cass., 4 mars 1845, S. V., 45-1-605 ; *vide* t. I, p. 370.

(2) Rouen, 30 janvier 1843, S., 45-2-325.

(3) Aix, 18 février 1828, S. V., 28-2-248, D. P., 28-2-102.

(4) « Sont prescrites, toutes actions en paiement pour fret de navire, gages et loyers des officiers, matelots et autres gens de l'équipage, un an après le voyage fini ; pour nourriture fournie aux matelots par l'ordre du capitaine, un an après la livraison ; pour fournitures de bois et autres choses nécessaires aux constructions, équipement et avitaillement du navire, un an après ces fournitures faites ; pour salaires d'ouvriers, et pour ouvrages faits, un an après la réception des ouvrages ; toute demande en délivrance de marchandises, un an après l'arrivée du navire. » (C. de comm., art. 433.)

251. L'ordonnance de 1681 prononçait la même prescription pour l'action d'avarie et le délaissement (1).

L'article 432 du Code de commerce est applicable seulement pour tous les cas où il n'y a pas lieu à délaissement, ainsi hors ce dernier cas le délai de la prescription est de cinq ans.

Si donc l'assuré, pouvant adopter la voie du délaissement, agit par l'action d'avarie, il jouira du délai de cinq ans.

La prescription de l'action d'avarie ne résulte pas nécessairement de la prescription de l'action en délaissement (2). (*Vide* t. I, p. 269 et *infrà* 103 en note.)

L'action en délaissement formée en dehors des délais prescrits par l'article 373, mais avant l'expiration du délai de cinq ans fixé par l'article 432 (3), comprend, en effet, implicitement la demande en avaries (4).

En matière d'assurances maritimes, l'action en délaisse-

---

(1) Emérigon, t. II, chap. XIX, sect. 15; Pothier, n° 170; Cass., 26 juin 1810; Devilleneuve et Carrette, 3-1-205; Poitiers, 5 messidor an XIII.

(2) Rouen, 10 mars 1826, S. V., 26-2-288; Cass., 16 mai 1854; *Gazette des Tribunaux*, 17 mai 1854; trib. de comm. de Marseille, 11 février 1852; voy. cependant trib. de comm. de la Seine, 7 octobre 1853; *le Droit*, 12 novembre 1853. Ce jugement décide que lorsque l'assuré a opté pour l'action en délaissement, il ne peut plus recourir à l'action d'avarie; mais *vide infrà*, p. 97 en note.

(3) « Toute action dérivant d'un contrat à la grosse, ou d'une police d'assurance, est prescrite après cinq ans, à compter de la date du contrat. » (C. de comm., art. 432.)

(4) Rouen, 18 mars 1326; Dageville, 4-492.

ment pour détérioration de plus des trois quarts de la valeur des objets assurés se prescrit, non à partir du jour où l'assuré a eu connaissance du sinistre, mais seulement du jour où l'état des pertes a été constaté (1).

---

(1) Cass. civ., 22 juin 1847; *Droit*, journal des Tribunaux, 5 et 6 juillet 1847; Lehir, 1848, p. 32; Nîmes, 19 décembre 1844, S., 45-2-529; voy. cependant Cass., 1er avril 1846, chambre des requêtes; *Gazette des Tribunaux*, 2 avril 1856.

Nous citons les considérants de l'arrêt de la Cour de cassation du 22 juin 1847.

« Sur la fin de *non-recevoir* :

« Attendu qu'en cas de perte ou détérioration des effets assurés, il n'y a lieu au délaissement que si la perte ou détérioration est au moins des trois quarts; que, dès lors, l'assuré ne peut exercer son action que lorsqu'il a acquis la certitude que les pertes s'élèvent à cette quotité, et qu'il ne peut l'acquérir qu'au moyen d'un rapport d'experts régulier;

« Attendu que l'article 373 du Code de commerce, en ordonnant que le délaissement serait fait dans les six mois de la réception de la nouvelle de la perte, s'est nécessairement référé aux dispositions de l'art. 369 du même code, quant à la quotité de cette perte; qu'il en résulte que le délai ne peut commencer à courir qu'à dater de la réception de la nouvelle d'une perte ou détérioration s'élevant aux trois quarts; que s'il en était autrement, l'assuré ne pourrait le plus souvent utiliser les délais de la loi pour l'exercice de son action; qu'il pourrait même en être entièrement déchu avant d'avoir pu l'exercer, ce qui serait la violation de toutes les règles du droit, et notamment de la règle *contra non valentem agere non currit præscriptio;*

« Attendu, en fait, que le rapport d'experts qui a constaté la quotité des pertes n'a été clôturé que le 29 juillet 1839; que, dès lors, il n'a pu être connu des assurés que postérieurement à cette date,

252. Un arrêt de la Cour de cassation, du 29 avril 1835 (S. V., 35-1-346), a décidé que les termes de l'article 434 du Code de commerce doivent être entendus rigoureuse-

---

et qu'en faisant le délaissement le 20 janvier 1840, ils n'ont pas excédé les délais de la loi ; qu'il y a donc lieu d'accueillir sur ce point les conclusions des appelants ;

« Au fond (suit l'examen de la validité du délaissement, lequel est déclaré sans fondement, comme ne reposant pas sur une perte matérielle suffisante pour l'autoriser (voy. Lehir, *loco citato*, p. 32):

« Attendu, poursuit l'arrêt, que les intéressés ont subsidiairement demandé que la Compagnie d'assurance fût au moins tenue de leur payer le montant des avaries ; mais que cette demande est contestée en l'état comme constituant une demande nouvelle qui n'a pas subi le premier degré de juridiction ;

« Attendu que les actions ne diffèrent entre elles que par leur objet et non par le nom qu'elles portent ;

« Que, soit qu'il s'agisse du délaissement, soit qu'il s'agisse d'une demande en paiement d'avaries, c'est toujours en définitive la demande d'une somme d'argent faite par l'assuré à l'assureur, en vertu de leur contrat ; que la première, celle en délaissement, ayant pour objet l'entier montant de l'assurance, contient nécessairement la seconde, celle en avaries, qui n'a pour objet qu'une partie de cette valeur ;

« Qu'il suit de là que la demande du paiement des avaries n'est pas une demande nouvelle, et peut, par conséquent, être formée sur l'appel ;

« Attendu que la demande reconnue recevable est évidemment fondée... »

Pourvoi de la part des assureurs (admis au rapport de M. le conseiller Troplong, sur les conclusions de M. l'avocat général Delapalme) :

« 1° Pour violation des articles 373 et 431 du Code de commerce, en

ment : ainsi, la prescription n'aura point lieu s'il y a cédule, obligation, arrêté de compte, interpellation judiciaire,

---

ce que l'arrêt attaqué a jugé que le délai établi pour le délaissement courait non du jour de la réception de la nouvelle de la perte, mais de celui où l'assuré avait acquis la certitude, par un rapport régulier, que cette perte était d'une importance suffisante pour permettre le délaissement.

« Le délai de l'action en délaissement, disait-on, court, aux termes formels de l'article 373 du Code de commerce, conforme à l'art. 48, tit. VI, liv. 3 de l'ordonnance de la marine, du jour *de la réception de la nouvelle de la perte.* Qu'est-ce que la perte dans le sens de cet article? C'est incontestablement le sinistre lui-même, l'accident maritime dont les assureurs doivent répondre. L'arrivée de la nouvelle de ce sinistre doit être invariablement le point de départ de la prescription, sans distinguer, comme le fait la Cour, entre le cas de perte ou détérioration des trois quarts et les autres cas : c'est à l'assuré à juger lui-même de la valeur de sa perte et à agir, en conséquence, contre les assureurs. Il n'est pas nécessaire qu'il attende qu'elle ait été déterminée par un règlement d'avaries, toujours accompagné de formalités longues et minutieuses. Une telle restriction apportée au texte positif de l'article en contiendrait une violation manifeste.

« 2° Violation de l'article 464 du Code de procédure, en ce que le même arrêt a considéré comme comprise dans l'action en délaissement celle d'avaries qu'elle a déclarée, dès lors, utilement formée pour la première fois en appel.

« Les demandeurs opposent que, dans l'espèce, il ne s'est agi dans les conclusions des parties, soit dans les décisions judiciaires intervenues, que de l'action d'abandon fondée sur une prétendue perte ou détérioration de plus des trois quarts. L'action subsidiaire d'avaries a été soumise pour la première fois à la Cour de Nîmes, saisie sur renvoi après cassation ; c'était là, sans doute, une demande

ou reconnaissance de la dette. (2248 Code Nap.) La prescription n'avait pas lieu sous l'ancienne jurisprudence s'il

---

nouvelle qui différait par son principe, par ses résultats, par les règles qui la concernent, de celle jusque-là débattue devant les juges de la cause. Cette demande n'ayant pas subi le premier degré de juridiction, elle ne pouvait être portée *de plano* devant la Cour royale et jugée en premier et en dernier ressort par des juges uniquement saisis du point de savoir *an bené vel malè judicatum sit* (L. 1er mai 1790, et C. proc. 461).

Arrêt (après délibéré en chambre du conseil.) »

« La Cour,

« Sur le premier moyen :

« Attendu que le délaissement fait par Massot et de Guérini reposait sur la perte ou détérioration de plus des trois quarts de la valeur des objets assurés ;

« Attendu que l'arrêt attaqué constate :

« 1° Que la nouvelle de la fortune de mer et des avaries subies par le navire *Saint-Thomas* et sa cargaison, soit lors de la relâche en Espagne, soit lors de l'arrivée au port d'Alger, ne suffisait pas pour faire connaître l'état des marchandises formant le chargement de ce navire ;

« 2° Que le débarquement de la cargaison et le procès-verbal ordonné pour vérifier et apprécier les avaries et leurs causes, au fur et à mesure du déchargement, ont seuls mis à portée d'apprécier les pertes ou détériorations matérielles éprouvées par les 20 barriques de sucre assurées ;

« Que le procès-verbal n'a été clos que le 29 juillet 1839, et que le règlement a été signifié à la Compagnie de Marseille le 29 janvier 1840, et, dès lors, avant l'expiration de six mois accordés par l'article 373 du Code de commerce ;

« Qu'en jugeant dans ces circonstances que l'action en délaissement n'était pas prescrite, la Cour royale de Nîmes loin d'avoir violé

y avait la moindre reconnaissance écrite, de simples pourparlers (1).

---

les articles 373 et 431 du Code de commerce en a fait une juste application ;

« Sur le deuxième moyen :

« Attendu que le délaissement a pour objet d'obtenir le paiement total de la somme assurée, et que la transmission aux assureurs des objets dont ils ont couvert les risques n'en est qu'une suite et une conséquence, lorsqu'il est reconnu et déclaré valable ;

« Que l'action dite d'avarie a seulement pour but de faire obtenir à l'assuré une partie de ses marchandises, en proportion du dommage éprouvé et en raison de l'évaluation admise dans la police d'assurance ;

« Qu'en appréciant ainsi les conclusions prises dans l'intérêt de Haugier, propriétaire d'une partie des barriques de sucre assurées, pour le cas où il serait reconnu que la perte ne s'élevait pas aux trois quarts au moins de leur valeur, la Cour royale de Nîmes n'a pas excédé ses pouvoirs et n'a violé ni la loi du 1er mai 1790, ni l'article 464 Code de procédure civile.

« Rejette. » (Voy. p. 113 et *contrà*, Lehir, 1848, p. 32.)

(1) Valin, sur l'art. 48; Emérigon, t. II, chap. XIX, section 1 ; voy. Rouen, 30 janvier 1843 ; J. P., v° *Assurances maritimes*, n° 1181, page 62.

Les juges du fond peuvent reconnaître, en point de fait, que si la formalité de l'article 373 du Code de commerce n'a pas été remplie, c'est du consentement de l'assureur, et en conséquence d'explications verbales ayant eu lieu entre lui et l'assuré avant l'expiration du délai.

Il n'y a, dès lors, aucune violation de la loi dans l'arrêt qui voit, dans le fait de ces explications, l'équivalent du délaissement (Cass., 2 janvier 1850 ; *Droit*, 4 janvier 1850); mais *vide infrà*.

La prescription court de la date du contrat et non des avenants qui

L'interpellation judiciaire ne change pas la nature de la police d'assurance : ainsi, malgré cette interpellation, la prescription (art. 432 du C. de comm.) aura lieu après cinq

---

s'y réfèrent. Les pourparlers n'interrompent pas la prescription qui est opposable aux mineurs comme aux majeurs. (Rouen, 12 juillet 1850; Lehir, 1851, p. 68.)

Voici le jugement du tribunal de commerce qui a été confirmé par l'arrêt de Rouen précité :

« Attendu que, par police verbale du 14 septembre 1842, Sylvestre et Cᵉ firent assurer par la Compagnie d'assurances maritimes du Havre *la Paix*, et enfin par la Compagnie *l'Union des Ports*, une somme de 60,000 fr. à 10 pour 100 de prime liée, payables à l'expiration des risques, sur la valeur agréée de la totalité du navire français *l'Indien*, capitaine Ratouin, pour douze mois de navigation dans toutes les mers quelconques, sauf les exceptions déterminées; les risques à courir du moment où ledit navire sortirait du bassin du Havre pour les îles Maurice, Bourbon et Madagascar, pour cesser à l'expiration desdits douze mois, dans le cas où le navire serait alors de retour au Havre, parce que, dans le cas contraire, les assureurs continueraient à courir les risques jusqu'à son retour audit lieu, moyennant une augmentation de prime de 3/4 pour 100 par mois; que néanmoins, si, après quinze mois, le navire n'était pas de retour au Havre, les risques cesseraient au premier port de destination;

« Attendu que, le 4 avril 1843, le sieur Camare, négociant au Havre (liquidateur de la maison Sylvestre), représenté par son fondé de pouvoirs, déclara aux assureurs que le navire *l'Indien* était parti le 9 mars précédent; qu'aux termes de la police sus-mentionnée, c'était de ce jour que leurs risques avaient commencé; que les primes dont il se portait garant et responsable seraient payées par lui, et que tous les assureurs prirent note de cette déclaration;

« Attendu que le navire *l'Indien*, parti de Calcutta le 25 mai 1844, éprouva dans ce voyage des avaries telles qu'il fut obligé de relâ-

ans et non après trente ans, comme le prétend Locré (t. IV, p. 446, argument de l'art. 434).

---

cher à Calcutta, où, le 4 septembre suivant, il fut déclaré *innavigable;*

« Attendu qu'aux termes du contrat du 14 septembre 1842, les douze premiers mois de navigation, commencés le 9 mars 1843, ne finissaient que le 9 mars 1844; qu'à cette dernière époque, le navire n'étant pas de retour au Havre, les risques de ladite assurance continuaient de courir et couraient encore le 25 mars 1844, c'est-à-dire, moins de trois mois après le 9 mars de la même année, quand *l'Indien* commença son voyage de Calcutta à Bourbon, seul point où devaient s'éteindre les risques, si le navire y fût parvenu;

« Qu'il est évident, dès lors, que le sinistre éprouvé par ce navire, dans ce dernier voyage, tombe à la charge de la police du 14 septembre 1842;

« Attendu que, ce point établi, il convient d'examiner :

« 1° Si l'action en délaissement du navire *l'Indien* a été intentée dans les délais fixés par l'article 373 du Code de commerce;

« 2° Si la *prescription* déterminée par l'article 432 du même Code peut être utilement opposée par les assureurs, à la demande en règlement d'avaries;

« 3° Enfin, si, du 14 septembre 1842, date du contrat, au 14 septembre 1849, jour où devait commencer la *prescription,* il est intervenu entre les parties des actes ou des faits de nature à en suspendre ou à en déterminer les effets. (Art. 434.)

« Sur le premier point :

« Attendu que le délaissement n'a été notifié qu'environ *un an* après le délai légal; que ce retard, irrévocablement établi, contient *la fin de non-recevoir* prévue et déterminée par le dernier paragraphe de l'article 373 du Code de commerce;

« Sur le deuxième point :

« Attendu que si, comme le prétendent Maubou et joints, à leur action en *délaissement*, peut être utilement substituée une de-

Le réassuré est soumis, au surplus, aux mêmes obligations que l'assuré.

---

mande en *règlement d'avaries*, en se fondant sur ce principe : que la première ayant pour objet le paiement total de la somme assurée, comprend virtuellement et nécessairement la seconde, qui n'a pour but qu'une partie de cette même somme; il ne faut pas perdre de vue, cependant, qu'il y a nécessité à ce qu'elle soit intentée dans les délais déterminés par la loi;

« Que non-seulement, le tribunal n'a été saisi de cette demande que par les conclusions des demandeurs, mais qu'en admettant qu'elle pût résulter de l'action principale intentée le 8 mars 1845, on trouve que déjà, plus de cinq ans et demi s'étaient écoulés depuis le 14 septembre 1842, date de la police sur laquelle elle s'appuie;

« Qu'aux termes de l'article 432 du Code de commerce, toute action dérivant d'un contrat d'assurances est *prescrite* après cinq ans, à compter de la date du contrat, d'où résulte nécessairement cette conséquence, que l'action de Maubou et joints, en *règlement d'avaries*, était déjà frappée de *prescription* plus de six mois avant de se produire;

« Sur le troisième point :

« Attendu que le contrat d'assurance est parfait entre les parties quand il est signé par elles;

» Qu'à la vérité, les conditions de la police peuvent être ultérieurement modifiées, mais que ces modifications n'ont de valeur qu'autant qu'elles sont clairement exprimées et qu'elles sont agréées des assureurs (Art. 1134 C. Nap.);

« Que dans l'espèce, l'acte du 4 avril, en faisant connaître le départ du navire *l'Indien*, fixe seulement le commencement des risques, et, en désignant Gamare comme garant et responsable des primes, satisfait uniquement aux dispositions de l'article 432 du Code de commerce;

« Que cette déclaration, qui ne fait que développer des condi-

253. Le prêteur à la grosse peut réclamer des assureurs, en cas de sinistre, les frais de sauvetage, dans le cas même

---

tions préexistantes et antérieurement arrêtées, ne peut modifier, en quoi que ce soit, la date de la police, qui fixe d'une manière irrévocable l'époque à laquelle la prescription est acquise;

« Qu'en admettant la prétention contraire, on arriverait à cette conséquence exorbitante, qu'il dépendrait de la seule volonté des assurés de ravir ainsi aux assureurs, par des déclarations successives et même insignifiantes, un droit puisé dans la loi et sans lequel il n'aurait pas traité;

« Attendu, en principe, que la *prescription* ne peut cesser que par l'ouverture d'un droit; que c'est dans ce sens que doit être entendu l'article 432 du Code de commerce; que l'interruption de la prescription, dit Pardessus, se fait *par cédule*, expression qui comprend toute sorte d'écriture privée, de quelque sorte que soit exprimé l'*aveu de la dette*;

« Attendu que vainement les demandeurs invoquant des *pourparlers* qui auraient eu lieu entre eux et leurs assureurs, ainsi que le constateraient les déclarations des 27 février 1845 et 5 janvier 1848; que de simples *pourparlers* ne sont pas interruptifs de la *prescription*; que cette jurisprudence a été sanctionnée plusieurs fois par la Cour suprême, et notamment par l'arrêt de 1835; que ces déclarations n'ont, en réalité, aucune importance au procès, la première ayant été faite à des assureurs autres que ceux qui sont en cause, et la seconde n'ayant pas même été signée par ceux auxquels elle était faite;

« Attendu que si le législateur eût voulu soustraire les mineurs [1] aux conséquences des *prescriptions* en matière d'assurances, il aurait évidemment statué, à cet égard, par une disposition particu-

[1] On opposait que la prescription n'avait pu courir contre les enfants mineurs d'un des créanciers de la maison Sylvestre.

où la police d'assurance est prescrite, si d'ailleurs le prêt à la grosse ne l'est pas (1). *Vide infrà*, p. 114.

254. L'article 435 du Code de commerce (2) énonce les fins de non-recevoir que le capitaine et les assureurs peuvent opposer. L'article 436 (3) indique encore les condi-

---

lière et exceptionnelle ; que du moment où la loi reste muette sur ce point, il est impossible de conclure de son silence qu'il faille indiquer, dans ce cas, la règle civile qui met les incapables à l'abri de la prescription, en tirant ainsi, des termes si précis et si absolus de l'article 432 du Code de commerce, une exception qu'ils ne comportent pas ;

« Attendu que la *prescription* invoquée par les assureurs leur étant acquise, il n'y a lieu de s'occuper des autres conclusions des parties ;

« Juge *prescrite*, aux termes de l'article 432 du Code de commerce, l'action de Maubou et joints, soit en délaissement, soit en règlement d'avaries ; les en déboute et renvoie les Compagnies de l'action.

« Appel de la part des créanciers Sylvestre.

« Arrêt.

« La Cour,

« Adoptant les motifs des premiers juges, confirme. »

(1) Implicitement, Cass., 27 décembre 1830, D. P., 31 1-159 ; *Gazette des Tribunaux*, 12 janvier 1831.

(2) « Sont non-recevables, toutes actions contre le capitaine et et les assureurs, pour dommage arrivé à la marchandise, si elle a été reçue sans protestation ; toutes actions contre l'affréteur, pour avaries, si le capitaine a livré les marchandises et reçu son fret sans avoir protesté ; toutes actions en indemnité pour dommages causés par l'abordage dans un lieu où le capitaine a pu agir, s'il n'a point fait de réclamation. » (C. de comm., art. 435.)

(3) « Ces protestations et réclamations sont nulles, si elles ne sont

tions de délai auxquelles l'assuré est soumis pour ces mêmes fins de non-recevoir.

Lorsque la protestation est faite en pays étranger, il est satisfait au vœu de l'article 436 du Code commerce qui exige qu'elle soit signifiée dans les vingt-quatre heures, par la dénonciation qui en est faite aux assureurs dans ce délai augmenté à raison des distances, conformément à l'art. 73 du Code de procédure civile (1).

Voici dans une espèce analogue un jugement du tribunal de commerce du Havre du 21 janvier 1856 qui rejette l'action des demandeurs faute de protestation :

« Attendu que les obligations sont régies par la loi du pays où elles ont été contractées ;

« Attendu qu'encore bien que le navire, le lieu de départ et celui d'arrivée soient étrangers, et que tous les agissants le soient aussi, du moment que l'assurance a été effectuée en France, c'est la loi française qui en règle l'exécution ;

« Attendu que les prescriptions de la loi française pour constater l'avarie peuvent bien n'être pas suivies à la lettre à l'étranger, et que certaines formalités, offrant des garanties suffisantes, y peuvent suppléer d'après les lois et usages du pays où la marchandise est déchargée ; mais que, s'il

---

faites et signifiées dans les vingt-quatre heures, et si, dans le mois de leur date, elles ne sont suivies d'une demande en justice. » (C. de comm., art. 436.)

Voy. Laget de Podio, t. I, 349 ; t. II, 316-378-385.

(1) Rouen, 30 janvier 1843 ; J. P., v° *Ass. maritimes*, n° 1198, page 63.

appartient aux tribunaux d'en apprécier le mérite, il est de leur devoir de tenir à l'exécution du principe d'après lequel ces dispositions ont été prescrites pour sauvegarder les intérêts des assureurs absents ;

« Attendu que, d'après l'article 435 du Code de commerce, toute action contre le capitaine et les assureurs est non recevable pour dommage arrivé à la marchandise, si elle a été reçue sans protestation ; et que, d'après l'article 436, les protestations et réclamations sont nulles, si elles n'ont pas été faites et signifiées dans les vingt-quatre heures ;

« Attendu qu'il est de jurisprudence admise que les tribunaux peuvent apprécier les circonstances de la cause pour déterminer le moment auquel le réclamateur est présumé avoir eu connaissance de l'avarie, afin de préciser le moment à partir duquel a commencé le délai de vingt-quatre heures ; qu'il est également admis qu'une requête aux fins de nomination d'experts pour constater les avaries équivaut à la protestation ;

« Attendu, en fait, que Langstaff, Ehremberg et Maillard ont fait assurer au Havre, par la Compagnie l'*Espérance*, quarante et une caisses cigares, chargées à Anvers sur le navire américain *Uriel*, commandé par le capitaine Forster, à destination de New-Orléans, et qui y étaient consignées à S.-E. Fischer ;

« Que ce navire est arrivé à New-Orleans le 23 février 1855 ; que le lendemain 24, le capitaine Forster a fait son rapport sommaire devant un notaire ; que, le 19 mars, c'est-à-dire vingt-trois jours ensuite, il a affirmé devant le

même notaire un second rapport beaucoup plus étendu que le premier, et dans lequel il a déclaré que, dans sa traversée d'Anvers à New-Orléans, son navire avait fatigué, qu'il avait fait de l'eau ;

Que les pompes avaient été régulièrement servies par l'équipage pendant la traversée ;

« Attendu qu'il résulte d'un certificat du collecteur de la douane de New-Orleans, en date du 10 novembre 1855, que, d'après les règlements de la douane de ce pays, toutes les caisses de cigares ont dû être portées à la douane sans la participation du consignataire ;

« Que les assurés infèrent de ce certificat que Fischer n'a pas eu connaissance de l'avarie au moment du débarquement des cigares, et que, dès lors, il n'a pas pu protester ;

« Attendu qu'on produit un certificat de deux commis de Fischer, en date du 17 novembre, dans lequel ils déclarent que le 11 ou le 12 mars précédent ils ont reçu de la douane les quarante et une caisses de cigares ; que le *jour suivant*, en ayant commencé l'examen, ils les ont trouvées avariées ; qu'ils en ont prévenu Fischer, lequel a appelé quatre voisins, marchands et importateurs de cigares, pour leur montrer l'avarie, et que l'expertise a eu lieu le 14 mars, en présence des port-wardens ;

« Qu'à l'appui de cette déclaration on trouve au dossier :

« 1° Un certificat desdits quatre marchands de cigares, de la date du 14 mars, portant estimation des cigares à l'état sain, évaluation des avaries et ordre de les vendre en vente publique ;

« 2° Un certificat des port-wardens, de la même date du

14 mars, portant qu'ayant été requis par J.-E. Fischer pour examiner l'état des quarante et une caisses de cigares déclarées avoir été importées et être arrivées par le navire *Uriel*, ils les ont trouvées toutes plus ou moins tachées par l'eau salée et leur contenu avarié, et qu'ils en ont ordonné la vente publique;

« 3° Un certificat d'un sieur Warren, appréciateur de la douane, du 3 novembre, portant que, le 6 mars, la facture des quarante et une caisses de cigares a été vérifiée et envoyée au bureau du collecteur de la douane; qu'il savait alors que ces caisses se trouvaient dans un état d'avaries; mais qu'il ne voulut accorder aucune réduction de droits qu'après qu'il aurait reçu une demande, à cet égard, du consignataire, selon ce que prescrit la loi; qu'ayant, quelques jours après son premier examen, reçu l'ordre du collecteur de faire l'expertise, il l'a différée, empêché qu'il a été par d'autres occupations; qu'il l'a faite le 14 mars, en allouant 30 pour 100 d'avaries, et qu'il en a délivré un certificat le 16 mars;

« Attendu qu'il existe, en outre, diverses attestations de M. le consul de Belgique à New-Orleans, mais qu'elles ne peuvent être combinées qu'à titre de renseignements, vu qu'elles émanent du représentant d'une nation étrangère, n'ayant pas qualité légale pour faire des contestations qui incombent au consul de France; qu'on comprend que Fischer, ayant pu ignorer que l'assurance fût faite au Havre, ne se soit pas adressé au consul de France, mais que, dans le doute, c'était aux autorités du pays qu'il aurait dû le faire; que, d'ailleurs, si M. le consul de Belgique eût été

régulièrement saisi par une requête à fin de nomination d'experts, on ne lirait pas sur le certicat que ce consul lui a délivré le 17 novembre, qu'au mois de mars Fischer s'est présenté à son bureau pour lui donner avis des avaries à ces caisses ; que ce fonctionnaire aurait trouvé sur les registres de sa chancellerie une date certaine et non pas l'indication vague *du mois de mars ;*

« Attendu que, quelques efforts que l'on ait faits pour établir, par plusieurs de ces documents recueillis après coup, l'accomplissement des prescriptions de la loi, on arrive, au contraire, à montrer l'impuissance où l'on était d'y arriver ;

« Qu'en effet, l'appréciateur de la douane ayant déclaré que dès le 6 mars, avant l'ouverture, il a su que les caisses de cigares étaient avariées, on en conclut naturellement qu'elles portaient des traces extérieures et apparentes d'avaries ;

« Il déclare, en outre, que c'était seulement sur la demande du consignataire qu'il pouvait allouer une réduction de droits ; qu'il a reçu quelques jours après, le 6 mars, l'ordre de faire expertise, mais qu'il ne l'a faite que le 14, empêché par d'autres occupations. Pour que cet ordre lui ait été donné, il avait donc fallu que Fischer eût fait la demande, et pour que Fischer fit cette demande, il fallait qu'il sût que les caisses étaient avariées ; d'où la conséquence que Fischer a eu connaissance de l'avarie *quelques jours après le 6 mars,* et non pas seulement le 14, comme il l'a fait affirmer par ses commis, parce que ce n'est que le 14 qu'il a essayé de se mettre en règle ; mais que, même

alors, au lieu de s'adresser à l'autorité compétente pour faire nommer des experts, il s'est adressé à ses voisins, dont la qualité d'importateurs de cigares n'offrait pas les garanties d'impartialité désirables, et que ceux-ci ayant opéré sans être revêtus d'aucun caractère légal, leur déclaration ne peut faire foi ;

« Attendu qu'il est assez étrange que ce soit le 19 mars seulement que le capitaine de l'*Uriel* ait affirmé son rapport devant le notaire; n'est-on pas porté à penser qu'il ne le fit alors que parce que Fischer, ayant vu l'importance des avaries, lui aura fait ses réclamations ; que ces réclamations s'étant trouvées tardives et le capitaine n'ayant, d'ailleurs, pas fait constater son bon arrimage, aura alors fait son long rapport devant le notaire pour donner satisfaction à Fischer et servir à celui-ci pour appuyer sa demande aux assureurs ?

« Que la loi n'exige pas que le capitaine fasse dresser procès-verbal du bon arrimage de son chargement; mais que les quarante et une caisses de cigares présentant toutes des traces extérieures d'avaries, il y avait une forte présomption contre le capitaine qu'elles provenaient de son fait, du moment qu'il n'avait pas fait constater son arrimage par les port-wardens, les officiers de port à ce compétents ; que le capitaine eût donc pu être recherché par rapport à ces avaries ;

« Que les assurés ne rapportent pas la preuve des protestations et des poursuites que Fischer aurait dû exercer contre le capitaine, et que l'absence de cette preuve les rend non-recevables dans leur action contre les assureurs ;

« Attendu, en outre, que si, dans une certaine mesure, le certificat des port-wardens peut, d'après les usages du pays, suppléer à une partie des formalités nécessaires pour la constatation des avaries, leur intervention ne pouvait suppléer à l'absence d'experts régulièrement nommés pour fixer la valeur des cigares à l'état sain, valeur dont la connaissance est indispensable pour établir le règlement d'avaries;

« Que les port-wardens n'ont pas indiqué cette valeur dans leur certificat, soit que cela ne fût pas dans leur attribution, soit qu'ils ne doivent le faire que lorsqu'ils en sont régulièrement requis; que l'identité des caisses n'a pas non plus été régulièrement constatée, et que, par suite, la formalité qui peut suppléer à la protestation prescrite par l'article 435, est de toutes manières incomplète et insuffisante;

« Attendu que l'affaire rapportée contre la Compagnie l'*Alliance* diffère, en trois points essentiels, de celle actuelle; que, dans l'affaire de l'*Alliance*, les port-wardens avaient constaté la bonne fermeture des écoutilles et le bon arrimage; les colis ne portaient à l'extérieur aucune trace d'avaries, et le consul de France avait régulièrement nommé des experts;

« Qu'aucune de ces circonstances décisives ne se rencontre dans la cause actuelle;

« Attendu que les fortunes de mer éprouvées par l'*Uriel* donnent bien des présomptions qu'elles ont pu être la cause de l'avarie des caisses de cigares; mais qu'il en existe de plus graves, que l'arrimage n'était pas bien fait et que le

consignataire a eu intérêt à ne pas faire constater l'avarie avec les garanties prescrites par la loi ;

« Par ces motifs,

« Le tribunal, statuant en premier ressort, juge Langstaff, Ehremberg et Maillard non recevables en leur demande contre la Compagnie d'assurances l'*Espérance*, les en déboute et les condamne aux dépens. »

On a jugé que, par suite de la distinction établie en matière d'avaries dans l'article 397 du Code de commerce, entre les dépenses extraordinaires faites pour le navire et les marchandises et les dommages proprement dits, la prescription des articles 435 et 436 du même Code, contre l'action pour dommage arrivé à la marchandise, s'applique seulement aux dommages matériels et non aux dépenses ou frais faits pour sauver la marchandise, ces dépenses ou frais n'étant soumis qu'à la disposition générale de l'art. 432 qui fixe à cinq ans la prescription en matière d'assurance.

Dans le cas même où il y aurait eu pour l'assuré ouverture à délaissement, concurremment avec l'action d'avarie, il est recevable, après le temps fixé pour l'exercice de l'action en délaissement (six mois, un an, deux ans), à exercer, à raison de ces frais, contre les assureurs, l'action d'avaries (1) ; mais en la forme : l'arrêt qui, en matière d'assu-

---

(1) Jugement du 11 janvier 1816, Trib. de comm. de Marseille ; Lehir, 1848, p. 200. Voici le texte de ce jugement :

« Le tribunal, sur les fins de non-recevoir opposées par les assureurs à la demande du sieur Figueroa ;

« Attendu que la demande du sieur Figueroa, à l'encontre de ses

rance maritime, déclare les prêteurs à la grosse non recevables à réclamer des assureurs les frais de sauvetage, par le motif que la police d'assurance serait *prescrite*, quand le prêt ne l'était point, ne pourrait être cassé, en supposant que cette fin de non-recevoir fût inapplicable, si d'ailleurs

---

assureurs, a pour objet le règlement des dépenses et frais extraordinaires faits à raison d'un événement à la charge des assureurs ;

« Que, bien que l'article 397 du Code de commerce répute *avaries* toutes *dépenses extraordinaires* faites pour les marchandises et le navire, conjointement ou séparément, et tout *dommage* qui arrive au navire et aux marchandises depuis leur chargement et *départ*, jusqu'à leur retour et déchargement, néanmoins, cet article distingue les *dépenses extraordinaires* des *dommages* proprement dits ;

« Que cette distinction entre les avaries *matérielles* et les avaries-*frais* est également établie dans la police d'assurance ;

« Attendu que la prescription établie par les articles 435 et 436 du Code de commerce ne s'applique qu'aux dommages *matériels* ;

« Qu'il est, en effet, évident que les motifs qui ont porté le législateur à exiger une action prompte et immédiate pour les dommages *matériels* n'existent plus alors qu'il s'agit de *dépenses* ;

« Attendu que l'action résultant du contrat d'assurance ne se prescrit que par cinq ans à compter de la date du contrat, article 432 du Code de commerce ;

« Que la seule exception à cette règle générale est celle posée par l'article 431 qui exige que le délaissement soit fait dans les délais fixés par l'article 373 ; Attendu qu'il ne s'agit pas, dans l'espèce, d'un *délaissement*, mais d'une *action en avarie* résultant d'une police d'assurance du 20 mars 1843 ;

« Qu'en admettant que l'action en *délaissement* eût compété au sieur Figueora, ce que celui-ci dénie, ne s'étant trouvé dans aucun des cas qui, d'après l'article 369, donnent ouverture au délaissement, il suffirait qu'il eût usé de la faculté que lui donnait l'article 409, et

la Cour s'était fondée, pour écarter la demande, sur des moyens du fond, et n'avait parlé de la fin de non-recevoir que surérogatoirement (1).

255. On sait que l'assuré qui proteste dans les vingt-quatre heures doit exercer une demande en justice dans le mois: mais qu'entend-on par demande en justice? Peut-on appeler ainsi une demande tendante à nomination d'experts? La négative a été décidée (2). Dageville (4-226 et suiv.) combat avec raison cette décision en enseignant que, sous l'ancienne jurisprudence, l'assuré pouvait toujours agir contre l'assureur, lorsque après avoir fait et signifié sa protestation en temps utile il avait, dans le mois de la signification, formé devant le juge du lieu une demande en nomination d'experts et fixation de dommages (3).

Les protestations dont parle l'article 435 sont impérieusement exigées (4), mais cet article n'est qu'énonciatif.

Quelles que soient les avaries dont il s'agisse, les protesta-

---

qu'il eût opté pour *l'action d'avarie*, pour que les principes du délaissement ne lui fussent pas applicables;

« Qu'aucun texte de loi n'ayant fixé le délai pour l'action d'avarie, cette action rentre incontestablement dans la règle établie par l'article 432 pour la police d'assurance, etc., etc. »

(1) Cour de cass., 27 décembre 1830, ch. des req.; *Gazette des tribunaux* du 12 janvier 1831, *vide suprà*, p. 105.

(2) Cass., 27 novembre 1822, B. A., 3-300.

(3) Voy. Valin, sur l'art. 6, tit. *Des prescriptions*, et Émérigon, t. II, p. 300; voy. Rouen, 30 janvier 1843; J. P., v° *Assurances maritimes*, n° 1186, p. 62.

(4) 12 janvier 1825; Devilleneuve et Carrette, 8-1-13.

tions sont suffisantes si elles mettent ceux qui peuvent être actionnés en paiement de dommages résultant d'avaries, à portée de connaître l'arrivée du bâtiment, l'existence de l'avarie et le montant des pertes éprouvées par les marchandises. La jurisprudence s'est prononcée dans ce sens (1). Une protestation suffisante peut donc résulter d'un rapport d'experts constatant les avaries (2).

Les protestations exigées par l'article 435 du Code de commerce ne peuvent, au surplus, en cas d'avaries, être prouvées par témoins (3).

Si même des marchandises, à leur arrivée, ont été déposées chez un tiers, l'absence de protestations contre le capitaine rend le destinataire inhabile à demander un règlement d'avaries, alors même qu'il aurait fait procéder à une expertise, celle-ci n'étant pas contradictoire avec le capitaine (4).

« Attendu, dit à cet égard la Cour de Bordeaux (29 août 1854), que les questions à résoudre consistent à savoir :

« 1° Si Salesse, Marcou et C° ont reçu les marchandises

---

(1) Cass., 10 février 1840, S. V., 40-1-364 ; Bordeaux, 18 novembre 1839, S. V., 40-2-172 ; Cass., 12 janvier 1825 ; Devilleneuve et Carrette, 8-1-13 ; Bordeaux, 30 mars 1840, D. P., 40-2-161.

(2) Cass., 12 janvier 1825, D. P., 25-1-111 ; Bordeaux, 27 janvier 1829, D. P., 29-2-78 ; Aix, 7 mai 1821 ; J. P., v° *Assurances maritimes*, n° 1187, p. 62 ; voy. cependant Cass., 7 novembre 1822 ; J. P., v° *Assurances maritimes*, n° 1188, p. 62 ; trib. de comm. de la Seine, 11 mars 1839 ; voy. *le Droit*, 3 avril 1839.

(3) Bordeaux, 29 août 1854 ; Lehir, 1856, p. 27.

(4) Bordeaux, *loco citato suprà*, note 3.

chargées à leur adresse sur le navire commandé par le capitaine Mahé;

« 2° S'ils ont fait les protestations nécessaires pour conserver leur action contre le capitaine et les assureurs;

« 3° Si leur offre de preuve est admissible;

« Sur la première question :

« Attendu que les marchandises dont il s'agit ont été débarquées et placées dans les magasins de Barjan; que cela a eu lieu au moins avec le consentement de Salesse, Marcou et Ce; que la présomption de droit est qu'ils ont reçu la marchandise;

« Que, pour qu'il en fût autrement, il faudrait qu'il fût prouvé que c'est uniquement par le fait du capitaine que le dépôt des marchandises aurait eu lieu dans les magasins de Barjan;

« Que, pour cinq barriques, il est constant que Salesse, Marcou et Ce ont requis l'autorisation du capitaine pour en faire le dépôt, ce qui suppose la réception du surplus sans condition.

« Sur la deuxième question :

« Attendu qu'il n'y a eu de la part de Salesse, Marcou et Ce, aucun acte de protestation; qu'ils soutiennent que la vérification qu'ils ont fait faire par des experts devait tenir lieu de protestation, parce que le capitaine avait pris part aux opérations des experts;

« Qu'il est à remarquer que cette vérification n'a pas été ordonnée contradictoirement avec le capitaine; qu'il n'est pas légalement prouvé qu'il y ait pris part; que, d'ailleurs, sa présence à l'opération des experts s'expliquerait

naturellement par l'intérêt qu'il avait à la constatation de l'état des cinq barriques qui n'avaient pas été définitivement reçues ;

« Sur la troisième question :

« Attendu que l'article 436 du Code de commerce exige que les protestations, pour être efficaces, soient faites et signifiées dans les vingt-quatre heures ; que ces expressions de la loi sont exclusives du droit de constater des protestations par la preuve vocale ; que cette disposition légale n'est que l'application du principe général que des protestations ne peuvent se prouver par témoins ;

« Confirme le jugement rendu par le Tribunal de commerce de Bordeaux le 3 février 1854. » (Lehir, 1856, p. 27.)

L'assuré n'a aucun recours s'il proteste dans un port autre que celui où il a reçu la marchandise, à moins qu'il n'y ait force majeure (1).

La vente éteint dans certains cas les droits de l'assureur (2).

---

(1) Tribunal de commerce de Marseille, 12 août 1856 ; *Journal de Marseille*, 1856, 1-241.

(2) « Lorsque par suite de compromis entre les assureurs et l'assuré, les experts nommés ont, dans les limites de leur mission, constaté la cause des avaries éprouvées par les marchandises assurées et fait procéder ensuite à la vente publique de ces marchandises, les assureurs, dûment appelés à cette vente à laquelle ils ne sont pas opposés, sont tenus de rembourser à l'assuré la somme mise à leur charge, à titre d'avaries particulières, par le règlement d'avaries qui en est dressé, dans la différence entre le produit de la vente et la valeur des marchandises en état sain.

« Les assureurs, dans de telles circonstances, et lorsqu'il est éta-

On s'est demandé si la déchéance que prononce l'article 435, au profit de l'assureur, pour défaut de protestations, n'existait que pour le cas d'avaries particulières.

La Cour de Poitiers (24 juin 1831, D. P., 31-2-244) a pensé que, dans le cas d'avaries communes, cette protestation était inutile, puisque le consulat du capitaine mentionnant les dommages soufferts par le navire, et la marchandise, la remplaçait (1); mais la Cour d'Aix (29 novembre 1830) en a décidé autrement; la loi ne distinguant pas, la protestation exigée par l'article 435 doit être faite tant pour le règlement d'avaries particulières que pour celui en règlement d'avaries communes (2).

Au surplus, l'article 435 doit être appliqué, que la marchandise ait été reçue par l'assuré ou son consignataire,

---

bli que les avaries proviennent de fortunes de mer, sont non recevables à soutenir, même en s'appuyant sur un certificat émané des experts eux-mêmes qui le constaterait, que les avaries seraient antérieures au voyage assuré, si le certificat des experts est postérieur à la vente publique ordonnée par eux.

« Dans tous les cas, le fait par les assureurs d'avoir laissé opérer la vente publique sans protestation emporte une fin de non-recevoir déterminante contre les réclamations qu'ils pourraient élever ensuite à l'égard de la date et de la cause des avaries. » (Trib. de comm. du Havre, 3 mai 1856; Guerrand, 1856, 1re partie, p. 117.)

(1) Trib. de comm. de Marseille, 21 avril 1824; *J. M.*, 5-1-73.

(2) Cass., 12 janvier 1825, D. P., 25-1-111; Bordeaux, 27 janvier 1829, D. P., 29-2-78.

Les assureurs ont le droit de s'exonérer du préjudice causé par l'abordage si le capitaine ne s'est pas conformé aux articles 435 et 436 du Code de commerce. (Sibille, p. 364.) L'assuré doit en effet

soit que la partie intéressée veuille employer l'action en délaissement ou en avarie (1). Ainsi, le consignataire d'une marchandise n'est pas recevable à exercer un recours contre le capitaine lorsque, en sa présence, il a retiré la marchandise, l'a fait jauger et l'a reçue dans son magasin (2). Mais si le consignataire, sur l'avis qui lui a été donné des avaries éprouvées par les marchandises, a fait vérifier les avaries par un expert nommé d'office, et vendre les marchandises, on ne peut, *alors même que le fret et les frais de vente et d'expertise ont été acquittés*, prétendre que les marchandises ont été reçues dans le sens de l'article 435 du Code de commerce, et que, par conséquent, l'action en avarie n'est plus recevable (3).

---

toujours conserver ses droits, afin de pouvoir les transmettre à son assureur.

(1) Bordeaux, 18 septembre 1839, S. V., 40-2-172.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 20 août 1828.

(3) Bordeaux, 30 mars 1840, D. P., 40-2-161 ; A. D., v° *Assurances maritimes*, n° 692, p. 223.

Les règles tracées par les articles 435 et 436 sont applicables aux marchandises reçues à l'étranger comme à celles qui sont reçues en France, que les marchandises soient déposées dans les magasins du consignataire ou dans ceux des douanes. (Dageville, t. IV, p. 221.)

Il faut encore appliquer ces mêmes règles, bien que la marchandise ait été reçue en pays étranger par le consignataire de l'assuré, si le contrat a été passé en France. (Cass., 12 janvier 1825 ; J. P., v° *Assurances maritimes*, n° 1196, 1197, p. 63, arrêt déjà cité.) voy. aussi Cassation, 11 juin 1842 ; *Gazette des Tribunaux*, 26 juin 1842.

Si la protestation exigée par l'article 435 du Code de commerce n'a

Les protestations faites par les armateurs, conformément aux articles 435 et 436 du Code de commerce, suffisent pour conserver aux consignataires de la cargaison avariée leur recours en dommages-intérêts contre les auteurs du dommage (1).

On a vu que les assureurs de la marchandise peuvent, de leur chef, invoquer l'exception résultant de l'article 435 du Code de commerce, aussi bien que l'affréteur lui-même.

Et ce droit existe en faveur des assureurs, encore que l'affréteur, par des accords faits avec le capitaine, se soit rendu non-recevable à l'opposer. En effet, ces accords ne peuvent être opposés aux assureurs s'ils n'y ont pas participé (2).

256. Lorsque l'avarie est cachée, la protestation tardive est admissible (3). Ainsi, lorsque l'on a invoqué la récep-

---

point été signifiée dans les vingt-quatre heures, conformément à l'article 436 du même Code, le réclamateur ne peut, pour échapper à la nullité résultant de ce défaut de signification, prétendre qu'il ignorait, au moment de l'arrivée du navire, l'existence de l'assurance et les noms et demeure des assurés, le propriétaire de la marchandise qu'il représente n'ayant pas dû la lui expédier sans lui donner les moyens de faire tous les actes nécessaires pour la conservation de ses droits. (Rouen, 8 février 1843, J. P., vº *Assurances marit.*, nº 1195, p. 63.)

(1) Rennes, 3 août 1832; D. P., 33 2-19.

(2) Cass., 10 février 1840; A. D., vº *Assurances maritimes*, nº 685, p. 87; voy. Aix, 8 janvier 1836, *Journal du Palais*, vº *Assurances maritimes*, nº 1199, p. 63.

(3) Valin, sur l'art. 6, tit. XII, liv. I; Delvincourt, 2-192.

tion de la marchandise par l'assuré, réception qui peut constituer une fin de non-recevoir au profit du capitaine ou des assureurs, on a distingué entre la réception légale et la réception matérielle. Suivant cette distinction, le délai, pour protester après la réception de la marchandise, courrait du jour où l'avarie est connue, et non du jour où la marchandise a été reçue. Ce système, soutenu par un arrêt de la Cour de Rouen en date du 30 janvier 1843 (J. P., 1843, 1-654), est conforme à l'équité et à l'esprit de la loi, la protestation n'ayant pu être faite puisque la fraude ne se présume point.

Si une assurance a été contractée en France sur marchandises chargées à bord d'un navire étranger dans un port étranger, la régularité du rapport de mer fait à l'arrivée du capitaine dans les formes usitées est opposable à l'assureur; mais, dans le cas des articles 435, 436 du Code de commerce, ceux-ci conservent toute leur force (1). La personne assurée doit en effet protester s'il y a sinistre.

257. La défense, au fond, couvre les fins de non-recevoir. En appel on ne pourrait donc opposer, pour la première fois, à l'assuré qu'il n'a pas protesté contre la réception de la marchandise (2). Au surplus, il ne faut pas appli-

---

(1) Rouen, 7 juin 1856; *Journal de Marseille*, 1856, 1-148.

(2) Aix, 16 juillet 1825, A. D., v° *Assurances maritimes*, n° 469, p. 214; Cass., 17 mars 1846; *Gazette des Tribunaux*, 18 mars 1846; *contrà*, Aix, 4 janvier 1820.

Puisque nous venons de parler des exceptions *d'appel*, nous rappellerons ici que l'action dite d'avarie peut être exercée subsidiairement à l'action en délaissement, pour la première fois sur appel

quer les articles 435 et 436 si le dommage a été judiciairement constaté, sur la demande des assureurs, avant le ré-

---

devant la Cour et même devant une cour appelée à prononcer après cassation, et ne constitue pas une demande nouvelle en dehors de la compétence des juges d'appel. (C. de proc., 464; Cour de cassation, 22 juin 1847; Lehir, 1848, p. 32.) Voy. p. 96.

Sous un arrêt de Paris du 18 février 1852 rapporté par M. Guerrand, 1857, 2-69, nous lisons la note suivante :

« La décision de la Cour de Paris, que nous rapportons, nous paraît être bien rendue, à raison précisément de ce que le délaissement et le règlement d'avaries ne pouvaient tendre, dans l'espèce, qu'au même but, au paiement de la même somme. Dès lors, c'est avec raison que la Cour de Paris a décidé que la demande subsidiaire, à titre de règlement d'avaries, en paiement de la somme réclamée originairement par l'action en délaissement, pouvait être formée pour la première fois en Cour d'appel, parce que ce n'était pas une demande nouvelle à proprement parler, mais véritablement la même demande reposant seulement sur des motifs différents, dont l'un avait été apprécié par les premiers juges, et dont l'autre, qui ne leur avait pas été soumis et sur lequel ils n'avaient pas eu à s'expliquer, pouvait, comme simple motif, être soumis à la Cour et adopté par elle.

« A ce point de vue, cette décision concorde avec un arrêt émané de la Cour de Cassation, le 26 mars 1823 (Sirey, C. N., *à sa date*), qui décide que, pour le cas où l'action en délaissement est fondée sur la perte totale, le rejet de cette action, avant qu'une demande en avarie soit formée, constitue chose jugée à l'égard de cette dernière demande.

« Nous avons d'ailleurs rapporté précédemment (t. I, 2e Partie, p. 112) un arrêt de la Cour de Paris, du 18 mai 1855, qui juge, en thèse générale, que l'action d'avaries peut être intentée subsidiairement à l'action en délaissement; — décision conforme à un arrêt de

ception des marchandises, ou si ces mêmes marchandises ont été vendues sur la poursuite d'un créancier privilégié

---

la Cour de cassation que nous avons cité *ib. ad notam* dans le cours des observations par nous faites sur cet arrêt de la Cour de Paris. » (Guerrand, 1857, 2-69.)

Enfin, voici sur ce même point de doctrine, le dernier arrêt de la Cour de Paris, 18 février 1857, que nous empruntons à la *Gazette des Tribunaux* du 21 juin 1857 :

La Cour de Paris établit en termes très-distincts que l'action d'avarie résulte de celle en délaissement.

« En ce qui touche la demande en règlement d'avaries :

« Considérant, sur la fin de non-recevoir résultant de ce que cette demande n'aurait pas été soumise aux premiers juges, que l'action en règlement d'avaries a pour base, comme le délaissement, les pertes résultant des événements de mer; que, s'il résulte de la contradiction apportée par les assureurs au délaissement qu'il y a lieu seulement à un règlement d'avaries, les conclusions prises à cet égard par l'assuré, pour la première fois en cause d'appel, sont une simple modification de son action première et ne constituent point une demande nouvelle à laquelle il soit nécessaire de faire subir les deux degrés de juridiction, etc., etc. »

Il n'y a nulle violation de la règle des deux degrés de juridiction dans l'arrêt par lequel une Cour, infirmant le jugement qui avait accueilli l'exception dilatoire tirée de ce que le terme n'était pas échu et à laquelle l'assureur avait borné sa défense, a statué sur le fond de la demande de l'assuré. (Cass., 10 pluviôse an XII, D. A., 2-49.)

Le paiement de la prime d'assurance fait par l'assuré postérieurement au jugement qui a rejeté son action en règlement d'avaries, ne constitue pas un acquiescement s'il n'a pas été fait en exécution du jugement. (Bordeaux, 7 mai 1839, J. P., v° *Assurances marit.*, n° 1163, p. 61.

sur le navire et n'ont point été reçues par l'assuré (1). Nous avons déjà plus haut fait connaître une espèce analogue.

La partie qui a requis par défaut l'homologation d'un règlement d'avaries communes qui contient des omissions peut, sur l'opposition des défaillants, demander reconventionnellement l'admission des articles omis (2).

C'est là une erreur de compte qui peut être réparée en tout état de cause.

Dans le cas d'échouement avec bris d'un bateau à vapeur, les conclusions qui seraient prises pour la première fois devant la Cour, tendant à l'examen de la valeur actuelle du navire, à l'estimation isolée du navire et de la machine, tandis que le jugement dont est appel aurait seulement ordonné l'examen de l'état du navire et de la machine, du coût des réparations de l'un et de l'autre, et de la possibilité d'adapter l'un à l'autre pour les faire fonctionner, ne sauraient être considérées comme une demande nouvelle, mais bien comme une conséquence de l'expertise qui ne préjuge rien quant à la validité de l'abandon (3).

258. Il faut noter encore que les articles 435 et 436 ne s'appliquent qu'aux marchandises ; d'où la conséquence que l'assureur sur corps ne peut invoquer le défaut d'observa-

---

(1) 4 juillet 1828, D. P., 28-2-253 ; cass., 21 avril 1830, D. P., 32-1-70.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 7 mai 1856 ; *Journal de Marseille*, 1856, 1-178 ; voy. aussi Dalloz, Répert., nouvelle édition, v° *Jugement par défaut*, n°s 335 et suiv.)

(3) Bordeaux, 18 avril 1839 ; *Journal du Palais*, v° *Assurances maritimes*, n° 804, p. 42.

tion des articles précités 435, 436 (1). Mais il en est autrement si les avaries résultent de l'abordage. (*Vide* p. 119.)

Le capitaine dont le navire a été abordé doit, en effet, protester contre le capitaine de l'autre navire.

CHAPITRE XXVII.

DE LA COMPÉTENCE ET DE LA SOLIDARITÉ.

Sommaire.

259. De la compétence, *ratione personæ*, même dans le cas d'avaries communes; compétence administrative;

260. Le concours de plusieurs assureurs dans un contrat d'assurance n'établit point la solidarité entre eux;

261. La clause compromissoire est valable entre assureurs et assurés; il faut demander le renvoi devant arbitres avant de plaider au fond; la juridiction arbitrale ne s'étend qu'aux questions relatives à l'exécution de la police et non à son existence.

259. Les obligations qu'entraîne le contrat d'assurance sont personnelles; dès lors l'assuré, aux termes de l'article 59 du Code de procédure civile, doit porter son action devant le tribunal de commerce du domicile de l'assureur (2).

Le signataire d'une police d'assurance *pour le compte de qui il appartiendra*, est censé contracter directement non-seulement avec le mandataire qui la lui présente, mais encore avec le propriétaire, dans quelque temps qu'il lui soit nommé.

---

(1) Bordeaux, 18 novembre 1839, S. V., 40-2-172; *Id.*, 7 mai 1839; J. P., v° *Assurances maritimes*, n° 1179, p. 62.

(2) Delaborde, p. 361; Laget de Podio, t. II, p. 20, 22, 403.

En conséquence, bien que l'assureur soit étranger, et la police souscrite en pays étranger avec un étranger agissant *pour compte de qui il appartiendra*, cependant l'assureur est censé avoir traité directement avec un Français si l'assuré, désigné plus tard, a cette qualité, et, dès lors, l'assureur peut être traduit devant les tribunaux français à raison de la perte (1).

Dans le cas même d'avaries communes, l'article 414 ne peut être opposé aux assureurs, ils ne sont nullement tenus d'intervenir devant les tribunaux du lieu du déchargement (2).

L'article 414 n'a trait qu'à l'état des pertes.

On sait, au surplus, que la décision du juge étranger n'a pas force de loi en France (3).

Lorsqu'un contrat a été consenti par un particulier, à ses risques et périls, en faveur de l'administration de la guerre,

(1) Code Nap., 14; Aix, 5 juillet 1833; Grün et Joliat, *Journal des Assurances*, t. III, p. 308.

(2) Rennes, 9 février 1829, S. V., 30-2-336; Aix, 21 juillet 1826, Cass., 16 février 1841, S. V, 41-1-177; mais *vide* t. I, p. 277, l'effet des jugements en matière d'avaries communes.

(3) Paris, 23 juin 1856; Lehir, 1855, 553; *vide* encore *suprà* n° 212; id., Douai, 7 mars 1852, Lehir, 1853, p. 358; Aix, 21 juillet 1826; Goujet et Merger, v° *Avaries comm.*, n° 161, p. 541; Aix, 2 janvier 1847, Lehir, 1848, 168. Il a été jugé cependant que l'action d'avarie peut être portée devant le tribunal de commerce du lieu où le navire a désarmé et où le règlement d'avaries a été fait, quel que soit d'ailleurs le lieu du domicile des chargeurs contre lesquels elle est dirigée. (Bordeaux, 24 août 1816 J. P., v° *Assurances maritimes*, n° 1207, page 63).

ce contrat n'est pas de la compétence de ceux que régit le Code de Commerce (1).

260. Si une police a été souscrite par plusieurs assureurs, il n'y a pas solidarité, et le montant de la part contributive de chacun constitue la compétence quant au dernier ressort (2).

Un arrêt de Grenoble du 17 février 1853 sur cette question contient les considérants qui suivent :

« Attendu que l'article 639 du Code de commerce, modifié par la loi du 3 mars 1840, confère à la juridiction commerciale le droit de juger en dernier ressort toute demande dont le principal n'excède pas 1,500 francs ;

« Attendu que, hors les cas d'indivisibilité ou de solidarité, quoique plusieurs parties soient en cause, la fixation du premier ou dernier ressort doit être déterminée à

(1) Conseil d'Etat, 13 avril 1837, D. P., 38-3-110 ; *Gazette des Tribunaux*, 14 avril 1837.

(2) Bordeaux, 8 mai 1841, S. V., 42-2-97. Nous rappelons encore les décisions citées en traitant de la police. — Grenoble, 17 février 1853 ; Lehir, 1854, 72 ; Aix, 1er avril 1852 ; Lehir 1853, 459 ; Cass., 3 mars 1852 ; *Gazette des Tribunaux*, 4 mars 1852 ; Cass., 7 mai 1851 ; voy. *le Droit* 8 mai 1851 ; Cass., 29 mai 1850 ; Lehir, 1850, 327 ; id., 7 novembre 1849 ; *Gazette des Trib.*, 9 novembre 1849 ; Aix, 2 janvier 1847 ; Lehir, 1848, 168. Ainsi, encore, des prêteurs à la grosse qui, impliqués dans une instance de contribution d'avaries, n'auraient, d'après l'état des conclusions définitives, à payer qu'une somme inférieure au taux du dernier ressort, peuvent opposer l'exception du dernier ressort à l'appel interjeté contre eux du jugement qui a prononcé sur la demande. (Rouen, 2 février 1849, Lehir, 1851, p. 196.)

l'égard de chacune d'elles par l'intérêt qu'elle a, sans tenir compte de ce que, par leur réunion, les sommes demandées excéderaient le taux du dernier ressort;

« Attendu, dans l'espèce, qu'il résulte clairement du contrat d'assurance du 5 juin 1849, que les vingt-deux assureurs, qui agissaient par l'entremise et le moyen de Bouquet, leur gérant procureur fondé, ne formaient pas une société et n'entendaient s'engager, ni d'une manière solidaire, ni d'une manière indivisible, puisqu'il est formellement exprimé dans ce contrat que chacun des assureurs ne s'engage que proportionnellement à la somme pour laquelle il figure dans la répartition, et sous la condition qu'il ne pourra pas être tenu au delà;

« Attendu que, quoique Borelly ait assigné Bouquet sous la désignation par lui prise dans la police d'assurance, de gérant de la Compagnie d'assurance de Marseille, il n'en est pas moins certain :

« En premier lieu : qu'il fondait sa demande uniquement sur cette police d'assurance; que cette désignation n'avait pas d'autre sens, dans cet acte, que celui de procureur fondé des vingt-deux assureurs qui y sont nommés, traitant d'une manière individuelle et divisible, n'ayant entre eux aucun lien légal d'association, et que c'est ainsi que cette demande a été appréciée et jugée par le jugement dont est appel;

« En second lieu, que Borelly n'a jamais reconnu l'existence d'une société commerciale, ni d'autre qualité à Bouquet que celle qui résultait de la police d'assurance, et qu'il ne s'est pas interdit, par conséquent, le droit de soutenir

qu'il n'a demandé qu'une somme divisible, et que le tribunal n'a prononcé que sur des intérêts légalement et conventionnellement divisibles, dont Bouquet n'était que le mandataire ;

« Attendu que la fin de non-recevoir élevée contre l'appel formé par Bouquet, est tout à fait indépendante du point de savoir si, dans l'espèce, la maxime *nul ne plaide par procureur* est applicable, et si les vingt-deux assureurs ont été régulièrement représentés par Bouquet, puisque cette question n'a pas été agitée en première instance, qu'elle n'est pas d'ordre public, et que, pour apprécier cette fin de non recevoir, il ne peut s'agir que de savoir si les premiers juges ont prononcé sur un intérêt excédant le taux du dernier ressort;

« Attendu, à cet égard, que la demande et la condamnation, quoique comprenant une somme unique, n'étant pas relative à un intérêt collectif, doivent être reconnues divisibles en autant de sommes distinctes qu'il y avait d'assureurs représentés par Bouquet, et dans la proportion de l'engagement non solidaire de chacun d'eux;

« Attendu dès lors que, puisqu'il est certain et reconnu, en fait, qu'aucune desdites sommes n'est supérieure à 1,500 fr., le jugement du Tribunal de commerce de Marseille a nécessairement les caractères du dernier ressort, aux termes de l'article 639 du Code de commerce;

« Attendu que le délaissement par Borelly n'était que le préliminaire obligé et l'accessoire indispensable de sa demande principale, qui n'avait pour objet que la condamnation au paiement de la somme de 17,460 fr. divisible entre

les vingt-deux assureurs ; que ce délaissement n'a donné lieu devant les premiers juges à aucune difficulté en dehors de l'action principale, touchant la réparation du sinistre, et que la défense de Bouquet n'a eu pour objet que de faire repousser cette action principale, qui, seule, doit être appréciée pour déterminer le premier ou dernier ressort ;

« Attendu que la qualité de procureur fondé des vingt-deux assureurs étant reconnue à Bouquet, et ces assureurs amenés en cause devant la Cour de cassation n'ayant pas demandé à être tirés de qualité, et se trouvant en noms dans l'arrêt de cette Cour du 3 mars 1852, qui renvoie la cause devant la Cour de Grenoble, Borelly a eu, dans ces faits et circonstances, un juste motif de les appeler dans l'instance actuelle, et qu'ainsi ils doivent être condamnés aux dépens occasionnés par leur mise en cause, sauf à eux à faire valoir ainsi, et comme ils aviseront, les protestations faites dans leurs conclusions, défenses contraires réservées ;

« Par ces motifs, statuant en vertu du renvoi prononcé dans l'arrêt de la Cour de cassation du 3 mars 1852, déclare non-recevable l'appel interjeté par Bouquet, du jugement rendu par le Tribunal de commerce de Marseille, le 25 avril 1850, condame le dit Bouquet en l'amende et aux dépens, condamne également Henri Duranty et consorts aux dépens envers Borelly, sauf à eux à faire valoir ainsi, et comme ils aviseront, les protestations faites dans leurs conclusions, défenses contraires réservées. » (Lehir, 1854, page 73.)

261. La clause compromissoire autorisée pour les assu-

rances maritimes par l'article 332 du Code de commerce a été cependant contestée par la jurisprudence (1).

Si la nullité de la clause compromissoire n'est pas contestée, les parties doivent demander le renvoi devant les arbitres avant toute défense au fond (2).

La juridiction arbitrale ne peut s'appliquer qu'aux questions soulevées sur l'exécution de la police et non sur son existence (3).

Si un cercle d'assureurs et assurés fait une réserve de primes dans l'intérêt des risques en cours, cette réserve établit une solidarité de droits entre tous les assureurs et les assurés, et n'appartient pas à la faillite de l'assuré (4).

---

(1) Laget de Podio, t. II, p. 413; voy. ce que nous avons dit, t. I, en parlant de la police.

Le règlement d'avaries fait par deux arbitres du choix des parties oblige celles-ci, lorsqu'elles ont déclaré qu'elles s'en rapporteraient à la décision de deux arbitres, encore bien que ceux-ci ne se soient pas constitués en tribunal arbitral et n'aient pas rendu une sentence régulière dans la forme déterminée par la loi. (Paris, 10 août 1856, Lehir, 1853, p. 283.)

(2) Merlin, *Répert.*, v° *Assurances*, n° 45; Rennes, 7 mars 1835, D. P., 36-2-60.

(3) Cass., 2 décembre 1839, S. V., 40-1-237; voy. Cass.; 3 août 1836; Grün et Joliat, t. III, p. 203.

(4) Paris (3e ch.), 1er août 1829; *Gazette des Tribunaux*, 2 août 1829.

CHAPITRE XXVIII.

DE L'EMPRUNT A LA GROSSE EN RAPPORT AVEC L'ASSURANCE.

Sommaire.

262. L'assuré doit, pour la réparation des avaries, avancer les fonds nécessaires, par lui-même ou par un emprunt; conséquences de ce principe; emprunt sur la cargaison;
263. *Quid*, quand le capitaine n'a des fonds que pour le chargement en retour ?
264. Les emprunts à la grosse, s'ils sont à la charge des assureurs, doivent égaler les avaries liquidées; voyages fractionnés; assurances successives; privilége; prime de grosse n'étant pas à la charge de l'assureur;
265. Cas dans lequel l'assureur doit toute la prime de grosse sans réduction pour les risques de guerre;
266. Affranchissement au profit de l'assureur du paiement de l'emprunt à la grosse; perte totale;
267. Pénalité imposée à l'assuré qui n'a pas déclaré, en faisant le délaissement, les emprunts à la grosse;
268. Le change maritime du capital prêté est-il à la charge de l'assureur ? Peut-il le répéter lorsqu'il l'a payé ?
269. Assurance du prêt à la grosse subsistant malgré la vente du navire;
270. Concours entre l'assureur et le prêteur à la grosse; droits de priorité;
271. Quand le prêteur a-t-il le droit de délaisser pour perte des trois quarts?

262. L'emprunt à la grosse est une puissante ressource pour les besoins de la navigation, puisqu'il met en mesure le capitaine de poursuivre le cours de son voyage et qu'il affranchit l'assureur du délaissement. Ce que nous déplorons cependant ce sont les exigences auxquelles sont soumis les capitaines et par suite les assureurs.

L'assuré ne peut agir contre l'assureur pour réclamer le paiement des indemnités à lui dues, qu'à l'expiration

des risques. Si donc le navire en route a besoin de réparations, le propriétaire doit avancer les fonds nécessaires par lui-même ou par un emprunt, sauf son recours contre les assureurs (1).

---

(1) Poitiers, 25 juin 1824, J. P., 3e édit.; Paris, 27 mars 1838, D. P., 38-2-94.

Le délaissement est inadmissible si les réparations pouvaient avoir lieu à l'aide d'un emprunt, mais qui n'a pas été tenté.

« Attendu [1], dit le jugement du Tribunal de commerce de la Seine, du 5 novembre 1856, que, par police du 15 octobre 1853, enre-

[1] « L'affaire sur laquelle a statué le jugement que nous rapportons est la même que celle sur laquelle a statué la Cour de Rouen, par arrêt du 8 mars 1856. (V. ce Recueil, année 1856, 2e partie, p. 109.)

« Le délaissement de l'*Athalie* a été déclaré valable par la Cour de Rouen, tandis qu'au contraire il a été déclaré non recevable par le Tribunal de commerce de la Seine.

« Cette différence, très-regrettable sans doute, s'explique par la manière différente dont cette affaire a été appréciée et peut-être présentée à Rouen et à Paris.

« Devant la Cour de Rouen, les assureurs réclamaient, sans prétendre qu'il y eût dol ou fraude, une nouvelle expertise en France, à l'effet de contrôler une expertise faite à Tampico.

« Devant le Tribunal de commerce de la Seine, les assureurs acceptaient cette dernière expertise; ils en faisaient ressortir, au contraire, que le navire n'était pas innavigable et qu'il n'avait pas éprouvé une perte des trois quarts, et détruisaient, au surplus, cette même expertise sur plusieurs points importants par des documents et des faits absolument contraires, et aussi par les énonciations mêmes des documents consulaires relatifs à l'abandon du navire, effectué à l'étranger.

« Nous croyons, toutefois, que le Tribunal de commerce de la Seine a sainement apprécié la cause, et nous pensons que sa décision est tout à la fois légale et équitable, et nous ne doutons pas que, les mêmes documents fournis et les mêmes circonstances données, la Cour de Rouen n'eût aussi, sinon déclaré le délaissement non recevable, au moins ordonné une expertise nouvelle ou un errement quelconque à l'effet de contrôler l'expertise, suspecte à plus d'un titre, faite à Tampico.

« Nous devons ajouter à cet égard qu'un jugement du Tribunal de

L'innavigabilité et même la vente du navire n'empêchent pas que le capitaine ne soit tenu de veiller à la con-

---

gistrée, les Compagnies défenderesses ont assuré, à concurrence de 22,000 francs les corps, quille, agrès et apparaux, circonstances et dépendances du navire l'*Athalie*;

« Attendu que, pendant le cours d'un voyage entrepris dans les conditions et délais de la police, ledit navire, après sa sortie de Tampico, a éprouvé un événement de mer qui l'a forcé de rentrer dans ce port, où le capitaine, après avoir fait constater des avaries et les réparations qu'elles entraînaient, a déclaré faire abandon de son navire, et a obtenu du chancelier du consulat une ordonnance de vente dudit navire, lequel a été effectivement vendu;

« Attendu qu'en cet état, Gay, armateur, a signifié délaissement aux Compagnies défenderesses, et en demande la validité et le paiement de l'assurance;

« Attendu que la police sus-énoncée couvre l'innavigabilité survenue par suite de fortune de mer; que cette innavigabilité peut être absolue ou relative;

« Sur l'innavigabilité absolue :

« Attendu qu'il est acquis au procès que le navire dont s'agit, dénationalisé, après la vente, par son nouveau propriétaire, qui lui fit faire seulement quelques réparations, a repris la mer sous le nom de *Tamise*, et a effectué avec chargement, deux voyages, dont le dernier d'Amérique au Havre où il est parvenu, lequel a eu lieu après une traversée très-pénible, ainsi que le constate le rapport de son capitaine dont il a été justifié;

« Que ces faits suffisent pour établir, sans réplique, qu'il n'était

commerce du Havre du 31 janvier 1857, rapporté dans ce volume, *suprà*, première partie, a déclaré que les assureurs étaient non recevables à réclamer une expertise nouvelle en France, lorsque rien dans la cause ne tend à invalider l'expertise faite à l'étranger. » (*Note de M. Guerrand*, 1857, janvier et février, 2e partie, p. 6.)

servation et au transport de la cargaison, et de payer les loyers de l'équipage, ainsi que les frais nécessités par le sinistre; le capitaine a donc le droit, même dans ce cas, d'emprunter à la grosse sur la cargaison.

---

pas, lors de sa condamnation, dans un état d'innavigabilité absolue;

« Sur l'innavigabilité relative :

« Attendu qu'à ce point de vue, les mêmes motifs qui précèdent militent encore; que, de plus, si l'on se réfère à la déclaration de l'expertise faite à Tampico, sur laquelle la décision du consulat est intervenue, on trouve encore que le navire n'était pas innavigable, en ce sens que les réparations nécessaires n'auraient pas été impossibles dans ledit port, puisque les experts évaluent ces réparations et fixent les délais pour les faire, sans aucun doute, d'après leur expérience des ressources du pays;

« Qu'aucun document fourni ne justifie qu'un emprunt à la grosse eût été impossible pour les faire; que les renseignements recueillis établissent, au contraire, qu'un contrat de ce genre se fait assez facilement à Tampico;

« Qu'il s'ensuit que le moyen tiré de l'innavigabilité relative doit être encore écarté;

« Sur l'abandon à raison de la perte des trois quarts :

« Attendu que les assureurs prétendent, en fait, que ce cas n'existait pas, et, en droit, que la police ne couvre pas ce risque, qui doit être distingué, suivant eux, de l'innavigabilité relative;

« Attendu, en fait, que les documents donnés au Tribunal établissent d'une manière évidente que certaines réparations qui avaient été indiquées dans l'expertise de Tampico, comme indispensables, non-seulement n'ont pas été faites, mais encore aujourd'hui, après deux voyages et une longue traversée signalée par de mauvais temps, ne sont pas à faire au navire;

« Attendu que, notamment, la remise à neuf du pont, estimée alors 2,000 piastres, n'a pas été nécessaire et ne l'est pas encore;

En traitant ainsi, le capitaine agit évidemment dans l'intérêt des assureurs, puisqu'il les exonère du délaissement (1).

---

que les réparations à faire aujourd'hui à cette partie du navire sont insignifiantes ;

« Qu'il faut au moins déduire l'importance de cette remise à neuf du pont des évaluations qui ont servi de base au délaissement, à raison de la perte ou détérioration des trois quarts ;

« Que la conséquence de ce seul fait est que les trois quarts de la valeur du corps du navire sont, en cet état, loin d'être atteints ;

« Attendu qu'il résulte de ce qui précède que, sans avoir à examiner le moyen de droit invoqué par les Compagnies défenderesses, l'abandon du navire fait à raison de la perte des trois quarts n'est pas valable, et qu'il n'y aurait lieu, pour les assureurs, qu'à un règlement d'avaries auquel ils ne sauraient se refuser, s'il était requis ;

« Par ces motifs, et vu le rapport de l'arbitre,

« Le Tribunal déclare Gay non recevable, en tous cas mal fondé en sa demande en validité de délaissement de son navire l'*Athalie*, et en paiement de l'assurance ; l'en déboute, ainsi que de ses autres fins et conclusions, et le condamne aux dépens. » (Guerrand, 1857, livraisons de janvier et février, 2e partie, p. 6.)

(1) Rouen, 29 décembre 1831 ; *Journal du Palais*, v° *Assurances maritimes*, n° 884, p. 47 ; *vide* t. I, chapitre de *l'Innavigabilité*.

L'assuré n'est pas obligé de payer lui-même la prime à la décharge de l'assureur avant l'arrivée du navire, s'il a été stipulé dans le prêt à la grosse qu'au cas où la somme prêtée serait remboursée avant l'arrivée du navire à sa destination, la prime due au prêteur serait moins forte que dans le cas où le remboursement ne serait fait qu'après cette arrivée ; il est seulement tenu de lui signifier le contrat d'emprunt avec l'arrivée du navire à destination, afin qu'il puisse exercer l'option accordée par le prêteur. (Paris, 20 mars 1841, S. 41-485).

Le capitaine qui justifie avoir usé de tous les moyens possibles pour emprunter à la grosse sans pouvoir y réussir, a pu se dispenser de se faire autoriser à faire un emprunt (1).

Si l'assuré avait des fonds libres pour la réparation de l'avarie, au lieu où l'emprunt à la grosse a été fait, il n'y a pas eu nécessité d'emprunter ; dès lors le remboursement que doit l'assureur lorsqu'il s'est chargé de la prime de l'emprunt doit être réduit au taux du commerce (2).

Par suite des principes plus haut posés, il faut décider que la vente des objets assurés, pour rembourser un prêt à la grosse destiné à la réparation des avaries éprouvées par le navire en cours de voyage, ne peut autoriser le délaissement, lorsque l'assuré aurait dû faire l'avance des sommes empruntées (3).

---

(1) Bordeaux, 15 novembre 1842 ; *Journal du Palais*, v° *Assurances maritimes*, n° 873, p. 46.

(2) Bordeaux, 30 mars 1830, D. P., 31-2-5.

(3) Paris, 27 mars 1838, D. P., 38-2-94, *Revue des assur.*, 2-191.

Mais lorsqu'un navire a éprouvé des avaries par suite de fortune de mer, l'assuré peut en faire le délaissement à l'assureur, si, après avoir emprunté à la grosse pour le faire réparer dans le cours de son voyage, il se trouve dans l'impossibilité de payer le montant de l'emprunt autrement que par la vente même du navire. Dans ce cas, cette avarie n'en reste pas moins la cause directe et réelle de la vente et du délaissement. (Cour de cass., ch. des req., 15 décembre 1851 ; voy. *le Droit*, 15 et 16 décembre 1851.)

Le tribunal de commerce de Bordeaux a jugé, le 28 août 1856, que lorsque, pendant le voyage du navire porteur des marchandises assurées, un emprunt à la grosse a été contracté sur corps et facultés,

De même, le prêteur à la grosse ne peut délaisser lorsque l'armateur a laissé vendre le navire pour cause d'inna-

pour la réparation d'avaries éprouvées par le navire, l'assuré n'est pas tenu d'avancer, lors de l'arrivée du navire à destination, les sommes nécessaires pour rembourser l'emprunt; il a le droit de contraindre l'assureur à ce remboursement[1].

« Si, faute par l'assureur de pourvoir à ce remboursement, la marchandise assurée est vendue à la requête du porteur de la lettre de grosse, c'est là une perte donnant lieu au délaissement, nonobstant la clause de la police qui ne permet de délaisser que s'il y a perte ou détérioration matérielle[2]. » (Trib. de comm. de Bordeaux, 28 août 1856; *Journal de Marseille*, 1857, 2e cahier, p. 21.)

Si cependant la police d'assurance portait interdiction formelle du délaissement pour vente en cours de voyage pour une cause quelconque, il faudrait bien satisfaire à la convention, et si elle était laissée de côté ce serait évidemment détruire la chance aléatoire du contrat, puisqu'on priverait l'assureur du droit de régler en avaries pour jouir des franchises qui en sont la conséquence.

Voici les considérants du jugement de Bordeaux précité.

« Attendu, en fait, que le navire l'*Amélie* est entré à Dieppe, lieu du reste, corps et facultés grevés par un contrat de grosse;

« Attendu que Tandonnet frères en ont informé les assureurs et les ont mis en demeure de libérer le chargement; que ceux-ci n'ont pas voulu pourvoir à cette situation; que Tandonnet frères, persistant à s'abstenir, le porteur du contrat a fait vendre la marchandise, et qu'en cet état Tandonnet frères en ont fait abandon;

« Que la question est de savoir qui, de l'assureur ou de l'assuré, devait faire l'avance du contrat de grosse;

« Attendu que le commerce maritime repose sur deux garanties :

[1,2] « En sens contraire, Poitiers, 25 juin 1824 (Sirey, 1825, 2-197), et Paris, 27 mars 1838 (ce rec., t. XVII, 2-135, note du recueil). »

vigabilité, par ordre de l'autorité compétente, et qu'il pouvait lui-même faire face aux dépenses nécessaires pour

que l'une est le principe écrit à l'article 216 du Code de commerce, et qui sépare la fortune de terre de la fortune de mer de l'armateur, limitant au capital engagé dans l'opération maritime la responsabilité qu'elle entraîne; que l'autre, le contrat d'assurance, lui permet de préserver le capital lui-même; que, par ce contrat, les assureurs se substituent à l'assuré, en tant qu'exposé aux chances maritimes et lui promettent sa marchandise ou son vaisseau intacts au lieu de destination; qu'en effet, suivant l'article 350 du Code de commerce, reproduit par l'article 1er de la police, toutes pertes ou dommages qui arrivent aux objets assurés par fortune de mer sont aux risques des assureurs; que la conséquence d'un tel engagement est de pourvoir à toutes les dépenses et aux frais auxquels donne lieu la fortune de mer;

« Attendu qu'en regard de ces obligations, l'assuré n'est tenu qu'à prêter ses soins (art. 381 du C. de comm.); qu'il est simplement mandataire des assureurs, et que, comme tel, il n'est pas tenu à leur faire des avances ou à engager sa responsabilité personnelle; que, s'il emprunte, les charges de l'emprunt, les primes de grosse, les intérêts ou le change pèsent sur les assureurs, aux termes du droit;

« Attendu qu'obliger l'assuré à faire, de ses deniers, l'avance de leur dette, serait contraire à l'esprit de la loi, qui limite ses engagements aux principes du mandat et à l'esprit du contrat d'assurance, puisqu'on ferait peser sur l'assuré une conséquence souvent fort lourde de la fortune de mer, fortune dont il a entendu s'affranchir;

« Attendu que le contrat de grosse qui grevait *l'Amélie* et son chargement a été souscrit pour réparer une fortune de mer à la charge des assureurs;

« Que le contrat est dès lors leur dette, et qu'en refusant de la

la réparation du navire. L'assuré est, en effet, le mandataire des assureurs, et il doit toujours pourvoir à leurs inté-

---

payer, ils ont assumé sur eux toutes les conséquences des droits du porteur;

« Attendu qu'en principe, l'assuré privé de sa chose a le choix de régler en avarie ou de faire abandon;

« Que les assureurs contestent à Tandonnet frères cette option, aux termes de l'article 12 des polices, d'après lequel, disent-ils, le délaissement n'est permis que si la perte est matérielle;

« Mais attendu que pour faire valoir, contre les assurés, la disposition de l'article 12, il faut que les assureurs aient préalablement rempli leur propre obligation, c'est-à-dire qu'ils aient mis à la disposition de l'assuré l'objet naufragé dont ils ont garanti la bonne arrivée;

« Que si, par une fortune de mer, l'assuré ne peut être en possession, c'est à eux à lever l'obstacle;

« Que si, par leur faute, comme dans l'espèce, ou autrement, l'obstacle n'a pu être levé, et que l'assuré ait perdu l'objet mis en risque, la perte totale qui en résulte pour lui doit autoriser l'abandon;

« Que, d'ailleurs, de l'assuré à l'assureur, le fait de la dépossession constitue bien une perte matérielle aussi réelle que si l'objet eût péri sous les flots; qu'elle doit seulement arriver par fortune de mer pour permettre le délaissement;

« Que, dans l'espèce et en fait, par suite d'un contrat de grosse né de la fortune de mer, aucune partie des objets assurés n'est arrivée aux mains de Tandonnet frères;

« Attendu, au surplus, que le Tribunal a déjà appliqué ce principe par son jugement du 16 juin 1856;

« Par ces motifs, le Tribunal donne défaut contre la Compagnie *le Phare*; pour le profit, après avoir vérifié la demande, déclare bon et valable l'abandon fait par Tandonnet frères aux assureurs, défendeurs, suivant exploit du 21 juillet dernier, du chargement d'ara-

rêts ; c'est un devoir pour lui dont il ne saurait s'affranchir (1).

263. Si le capitaine assuré n'avait des fonds que pour faire le chargement de retour, il ne serait pas obligé de les employer à la réparation des avaries, et il pourrait contracter un emprunt à la grosse (2).

Le refus par le capitaine d'accepter l'offre d'un emprunt à la grosse comme faite à une prime trop élevée ne rend pas nul le délaissement par lui fait ultérieurement, s'il résulte des faits de la cause que la somme offerte était insuffisante pour réparer le navire (3).

264. Les emprunts à la grosse contractés pour la réparation du navire ne doivent être supportés en totalité par les assureurs qu'autant que les avaries liquidées égalent l'emprunt (4).

Dans le cas où le voyage a été fractionné de manière qu'au lieu d'être couvert par une seule assurance il l'a été par des assurances successives, l'emprunt à la grosse fait avant l'époque et le lieu où les risques de l'un des assureurs ont commencé, n'est, par rapport à lui, quelle qu'en

---

chides dont il s'agit dans ledit exploit, et condamne les assureurs, défendeurs, aux dépens. »

(1) Trib de comm. de Marseille, 22 juillet 1830, *Journal de Marseille*, 12e année, p. 128 et suiv.

(2) Paris, 20 mars 1841, S. V., 41-2-485 ; id., 31 août 1841, S., 41-2-185.

(3) Paris (3e ch.), 27 novembre 1841 ; *Gazette des Tribunaux*, 7 janvier 1842.

(4) Paris, 27 mars 1838, S. V., 38-2-175.

soit d'ailleurs la cause, qu'un emprunt fait avant le départ. *Vide infrà* l'arrêt que nous citons (1).

---

(1) C. de comm., art. 191, 323, 331 : Bordeaux, 18 juillet 1848 ; Lehir, 1850, p. 300. Voici les termes de l'arrêt de Bordeaux :

« Attendu que l'article 331 du Code de commerce décide, d'une manière générale, que s'il y a contrat à la grosse et assurance sur le même navire, le produit des effets sauvés du naufrage est partagé entre le prêteur à la grosse, pour son capital seulement, et l'assureur, pour les sommes assurées, au marc le franc de leur intérêt respectif ; que si le même article ajoute : « Sans préjudice des priviléges « établis à l'article 191, » cette disposition ne peut évidemment s'entendre que des priviléges qui, dans l'économie de l'article 191, précèdent celui du donneur à la grosse, et ne touche nullement au droit de concours que l'article 331 vient d'accorder à l'assureur vis-à-vis de ce dernier ;

« Qu'à la vérité ce droit cesse lorsque le prêt à la grosse a eu lieu pendant le cours du voyage assuré, soit qu'il ait servi à réparer une avarie dont l'assureur était tenu, ou à prévenir la perte totale du navire, parce qu'alors le prêt est fait dans l'intérêt même de l'assureur ;

« Qu'on applique en ce cas, par identité de motifs, la règle établie entre les divers prêteurs à la grosse, par l'article 323, qui veut que les sommes prêtées pendant le voyage soient préférées à celles empruntées avant le départ du navire ;

« Mais que ce mot *voyage* a un sens relatif, et ne peut s'entendre, respectivement à l'assureur, que du trajet pendant lequel le navire est à ses risques ; que l'emprunt à la grosse fait avant l'époque et le lieu où les risques de l'assureur commencent, n'est, par rapport à lui, quelle qu'en soit d'ailleurs la cause, qu'un emprunt fait avant le départ ;

« Qu'on objecte en vain qu'en fractionnant le voyage, au lieu de le faire couvrir par une seule assurance, l'armateur pourra, à son gré,

diminuer les garanties du donneur à la grosse; que la même objection se présente à l'égard de toute assurance qui vient après un contrat de grosse ;

« Mais que c'est là la conséquence nécessaire et prévue du nouveau droit introduit par l'article 331 du Code de commerce, qui, en vue de favoriser les assurances, a dérogé, sur ce point, à l'ancienne législation ;

« Qu'il est utile, et même souvent nécessaire, qu'un armateur, dont le navire entreprend un long voyage et doit toucher à des points divers, puisse, selon les circonstances, le faire couvrir par des assurances successives, et que le dernier assureur doit, comme celui qui l'a précédé, jouir, à l'égard des prêts à la grosse antérieurs à son assurance, du bénéfice de l'article 331 ;

« Attendu que le navire *le Jules*, parti de Bordeaux, s'est rendu d'abord à Valparaiso ; que de là il a fait un voyage intermédiaire touchant à Papéiti, où il a eu besoin de réparations et où le prêt à la grosse a été contracté; qu'il est revenu ensuite à Valparaiso et que le voyage de retour de ce dernier port à Bordeaux a été couvert par les assureurs de Bordeaux et du Havre ;

« Que par rapport à ces assureurs, le contrat à la grosse est antérieur au voyage assuré et doit être considéré comme fait avant le départ du navire ; qu'ainsi c'est par une juste application de l'article 331 que le Tribunal de commerce a admis les assureurs à concourir sur le net produit du sauvetage avec le donneur à la grosse ;

« Attendu que la demande principale étant rejetée, il n'y a lieu de statuer sur les demandes en garantie auxquelles elle a donné naissance ;

« Par ces motifs,

« Confirme le jugement rendu par le Tribunal de commerce de Bordeaux, le 23 novembre 1848. »

Les assureurs, pour éviter les emprunts ruineux au lieu de destination (1) ou pour voyages subséquents, ont introduit dans leur police les clauses suivantes : « Les primes « des emprunts à la grosse contractés pour réparations et « dépenses extraordinaires faites en cours de voyage ne « sont à la charge des assureurs que jusqu'au lieu de desti- « nation de ce voyage. Tous emprunts faits audit lieu leur « demeurent étrangers. » (Art. 19 de la *Police d'assurance maritime de Paris*.)

D'autre part, l'article 16 porte :

« En cas d'assurance à prime liée ou à terme, chaque voyage est l'objet d'un règlement séparé. La fin de chaque voyage est déterminée ainsi qu'il est dit au premier paragraphe de l'article 5 et à l'article 6 (2), et le voyage subséquent est censé commencer immédiatement. » (*Police d'assurance maritime de Paris*, art. 16.)

---

(1) On connaît le lieu de destination par le rapport du capitaine; c'est celui pour lequel un chargement est pris. Dans ce lieu le capitaine pourra recevoir son fret et, par conséquent, en disposer pour la réparation des avaries qu'il a essuyées et qui motivent un emprunt à la grosse; on comprend dès lors que l'assureur n'ait point voulu, dans l'espèce, assumer sur lui des frais inutiles, tels que ceux qui résulteraient de la prime de l'emprunt à la grosse et des commissions diverses dont il est passible.

(2) « Les risques sur facultés courent du moment de leur embarquement et finissent au moment de leur mise à terre, au lieu de la destination. Les risques de transport par allèges et gabarres, de terre à bord et de bord à terre, dans les ports, rades et rivières de chargement et de déchargement, ainsi que tous transbordements au Havre ou à Honfleur pour monter à Rouen, sont toujours à la charge

La validité de ces clauses a été reconnue par la jurisprudence. Voici notamment un jugement du tribunal de commerce de la Seine du 22 août 1842 (*Gazette des Tribunaux*, 8 septembre 1842) :

« Attendu en fait que, suivant conventions verbales du 8 janvier 1841, les sieurs Ravesies et fils, de Bordeaux, ont fait assurer par les défendeurs, moyennant une prime de 10 pour 100, une somme de 33,000 fr., valeur agréée, sur le corps du navire le *Georges-Gustave*, pour une année de navigation, à partir du 9 janvier, pour suivre en prime liée ; ledit navire pouvant aller au Sénégal, ainsi qu'à Londres et Liverpool, à charge par les assurés de payer, en sus de la prime, 1 pour 100 par chaque voyage à Saint-Louis ;

« Attendu qu'il appert, des pièces produites, que le capitaine du susdit navire a déclaré, devant le président du tribunal de première instance, séant à Bayonne, que le 6 mai il était sorti du fleuve le Sénégal ; que son navire, en passant la barre, avait donné plusieurs coups de talon, avait commencé à faire de l'eau, et que la voie avait toujours

---

des assureurs. (*Police d'assurance maritime de Paris*, art. 5, paragraphe premier.)

« Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé a embarquer des marchandises, ou, à défaut, du moment où il a démarré, et cessent cinq jours après qu'il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination, à moins que le déchargement n'ait été achevé plus tôt, ou qu'il n'ait embarqué des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration de ces cinq jours » (*Police d'assurance maritime de Paris*, art. 6.)

augmenté, jusqu'au jour de son arrivée au port de Bayonne, soit jusqu'au 8 juin 1841 ;

« Attendu que le tribunal a nommé des experts pour constater l'état dudit navire; qu'il a ordonné les réparations indiquées par lesdits experts; que le montant desdites réparations s'est élevé à 10,521 fr. 93 c., déduction faite de 972 fr. 07 c., somme produite par la vente du vieux cuivre;

« Attendu que le capitaine n'ayant pas de fonds pour acquitter la somme sus-énoncée, sollicita et obtint l'autorisation de faire un emprunt à la grosse; qu'il souscrivit, à cet effet, une obligation de 10,521 fr. 93 c., avec augmentation de 24 pour 100 pour prime de grosse;

« Attendu que les parties sont d'accord sur la nature des dépenses faites, sur la portion qui doit être au compte des assureurs, et sur celle qui doit rester pour le compte du navire;

« Attendu que les défendeurs offrent de payer 4,130 fr. 70 c., montant des avaries à leur charge; que les demandeurs réclament en outre la somme de 1,525 fr. pour la part proportionnelle des défendeurs dans la prime de 25 pour 100, et autres frais relatifs à l'emprunt à la grosse ;

« Attendu que la question à résoudre est de savoir si les assureurs sont tenus du remboursement de la prime de grosse afférente au remboursement des avaries à leur charge;

« Attendu que lors des conventions verbales précitées, les demandeurs sont convenus de s'en rapporter aux conditions générales stipulées par les défendeurs;

« Que, suivant l'une de ces conditions, les primes des

emprunts à la grosse, contractés pour réparations et dépenses extraordinaires faites en cours de voyage, ne sont à la charge des assureurs que jusqu'au lieu de destination de ce voyage;

« Qu'il a été dit, en outre, qu'en cas d'assurance à prime liée ou à terme, chaque voyage serait l'objet d'un règlement séparé, et que la fin en serait déterminée conformément à une clause qui, pour l'assurance sur corps, fixait le commencement des risques au moment où le navire avait démarré, et la fin desdits risques cinq jours après qu'il avait été ainsi amarré au lieu de sa destination;

« Attendu qu'il résulte de ce qui précède que l'intention des parties a été de déroger au principe général, qui est, en matière d'assurance à terme, de considérer les deux points extrêmes du temps limité comme formant les termes constitutifs du voyage; qu'il est évident qu'elles ont abandonné la fiction de l'unité de voyage, et qu'elles ont voulu établir une ligne de démarcation entre les voyages successifs;

« Attendu que ce système présente, en certains cas, des avantages notables à l'assuré; que celui-ci doit donc également supporter les conséquences qui, dans d'autres circonstances, peuvent lui être préjudiciables;

« Attendu qu'il ne s'agit plus que de décider si, dans l'espèce, Bayonne doit être considéré comme le lieu de destination du *Georges-Gustave;*

« Attendu que l'on ne constate pas, dans le rapport du capitaine, que celui-ci ait été forcé de relâcher à Bayonne;

« Qu'il résulte, au contraire, des éléments de la cause,

que le navire était en route pour ledit port, où il allait chercher du fret ;

« Qu'il est dès lors arrivé comme à son lieu de destination;

« Attendu que c'était à l'assuré qu'il incombait de faire ouvrir au capitaine le crédit nécessaire pour subvenir aux dépenses; que l'assureur n'était tenu de supporter la prime de grosse que dans le cas de relâche forcée, et lorsque, par conséquent, il était impossible à l'assuré de prévoir le lieu où aborderait son navire;

« Par ces motifs,

« Le tribunal donne acte aux défendeurs de l'offre par eux faite de payer le montant des avaries, conformément au règlement du 23 décembre, et, sous le mérite de ces offres, et à la charge de les réaliser dans le délai de huitaine, déclare les demandeurs mal fondés, avec dépens. »

La même doctrine ressort implicitement du jugement du tribunal de commerce de Paris, en date du 26 juillet 1847 (1), et encore d'un arrêt de Bordeaux rendu le 26 mai 1856, et rapporté dans le *Journal de jurisprudence commerciale* de M. Guerrand, 1857, 2-32. Sans doute, par ces deux décisions, on jugé que si l'innavigabilité relative existe le dé-

---

(1) « Attendu que Beautemps et Lecoupé de Granville ont fait assurer par les défendeurs, à la prime de 7 pour 100, la somme de 60,000 fr. sur le corps du navire *le Frédéric*, pour douze mois de navigation, les parties se référant pour l'exécution à diverses conditions générales ;

« Attendu que le navire est parti de Bordeaux le 12 mai 1846; qu'après avoir accompli plusieurs voyages, il a fait, en décembre suivant, le trajet de Saint-Pierre Miquelon à Saint-Pierre (Marti-

laissement peut être fait aux assureurs, lorsqu'une convention spéciale ne s'y oppose, mais on ne met pas à leur charge la prime d'emprunt. (Voyez la citation de l'arrêt de Bordeaux, p. 159.)

---

nique), portant un chargement de morue sèche, à la consignation d'un sieur Alagnier ;

« Que le 5 janvier 1847 il entra dans le port de destination ;

« Que ledit jour, sur la requête présentée par le capitaine Delépaule, des experts furent nommés à l'effet de constater l'état du navire ;

« Que le 15 du même mois, une ordonnance entérina le rapport desdits experts, et décida que *le Frédéric* serait remorqué à Port-Royal pour y être visité de nouveau ;

« Que le 28 les nouveaux experts fixèrent à 36,584 fr. 50 c. le montant des réparations ;

« Attendu que, suivant jugement rendu le 29, le capitaine fut autorisé à faire toutes les réparations indiquées, et à contracter un emprunt à la grosse jusqu'à concurrence de la somme sus-énoncée ;

« Qu'après constatation régulière de l'absence du fréteur, il obtint, le 12 février, un jugement prononçant l'innavigabilité du *Frédéric*, et lui donnant acte de sa déclaration de délaissement pour le compte des assureurs ;

« Attendu qu'il appert du cahier des charges dûment dressé, que *le Frédéric* a été adjugé en divers lots, moyennant la somme totale de 1,540 fr. ;

« Attendu que la marchandise consignée à Olagnier ayant été déchargée, celui-ci, le 26 janvier précédent, en avait remis à Beautemps et à Lecoupé le compte de vente et le net produit, s'élevant à 46,456 fr. 10 c., dont moitié seulement était leur propriété, l'opération ayant été faite de compte à demi avec une maison de Bordeaux ;

« Attendu que lesdits Beautemps et Lecoupé demandent que le délaissement par eux signifié aux assureurs soit déclaré bon et va-

Sous l'empire de la police de Bordeaux que faudrait-il décider ? La convention porte :

« En cas d'assurance à prime liée ou à terme, chaque

---

lable, et, en conséquence, réclament le paiement de 60,000 fr., montant de l'assurance ;

« Attendu que les assureurs prétendent qu'il n'y a pas lieu à délaissement, mais seulement lieu à règlement d'avaries ; que la difficulté qui divise les parties présente à juger les questions suivantes :

« 1° L'innavigabilité dont s'agit provient-elle d'une fortune de mer ?

« 2° Les armateurs étaient-ils tenus de faire trouver les fonds nécessaires aux réparations dans le lieu de la destination de chaque voyage ?

« Sur le premier point :

« Attendu que les rapports, expertises et jugement sus-relatés établissent que le capitaine s'est trouvé dans l'impossibilité d'emprunter à la grosse pour réparer son navire ;

« Que le rapport dudit capitaine constate que les réparations étaient nécessitées par les dommages éprouvés durant le dernier voyage, et en cours de navigation ;

« Que, dès lors, l'innavigabilité provenait d'une fortune de mer.

« Sur le deuxième point :

« Attendu qu'il avait été stipulé que les primes des emprunts de la grosse, contractés pour réparations et dépenses extraordinaires faites en cours de voyage, ne seraient à la charge des assureurs que jusqu'au lieu de destination, tous emprunts faits audit lieu leur demeurant étrangers ;

« Que s'il ressort de cette clause et de la nature de l'assurance à terme, et donnant lieu par conséquent à un règlement particulier pour chaque voyage, que *le Frédéric* était arrivé au lieu de destination du dernier voyage qu'il venait d'accomplir, et qu'audit lieu les

voyage est l'objet d'un règlement séparé. La fin de chaque voyage est déterminée, ainsi qu'il est dit au premier paragraphe de l'article 5 et à l'article 6 (1), et le voyage subsé-

---

emprunts à la grosse devaient rester étrangers aux assureurs, il ne s'agit pas, dans la cause, d'apprécier les conséquences d'un emprunt à la grosse qui n'a pas pu se réaliser, mais celles d'une innavigabilité relative et dûment constatée ;

« Que cette circonstance particulière que les assurés étaient propriétaires d'une partie du chargement, et que leur consignataire était leur débiteur au moment de l'arrivée du *Frédéric*, n'a pu changer la nature de leur obligation ;

« Qu'en effet Beautemps et Lecoupé ne pouvaient être tenus de préserver, aux dépens de leur fortune de terre, les risques de mer qu'ils avaient fait assurer ;

« Attendu, enfin, que les défendeurs n'excipent pas de fraude pour les assurés ; qu'elle n'apparaît d'ailleurs d'aucun fait de la cause ; qu'en admettant même qu'il y aurait eu négligence de la part du capitaine, ce qui n'est pas justifié, la conséquence de cette négligence devrait alors retomber sur les assureurs ;

« Attendu qu'il résulte des explications que le produitde la vente du navire a été touché par le capitaine pour le compte des armateurs ; qu'il y a lieu de le déduire du montant de l'assurance ;

« Et attendu la non comparution de la Compagnie d'Assurances ;

« Par ces motifs :

« Le Tribunal, jugeant en dernier ressort, adjuge le profit du défaut précédemment prononcé contre *l'Atlantique*, et, statuant à l'égard de tous les défendeurs, déclare bon et valable le délaissement signifié, et condamne les défendeurs à payer aux demandeurs 58,460 fr. avec les intérêts, suivant la loi, et aux dépens. » (*Droit*, 18 août 1847.)

(1) « Les risques sur facultés courent du moment de leur embar-

quent est censé commencer immédiatement. » (*Police d'assurance maritime de Bordeaux*, art. 17.)

« Les primes des emprunts à la grosse contractés pour dépenses ou réparations extraordinaires en cours de voyage ne sont à la charge des assureurs que jusqu'au dernier lieu de destination, compris qu'ils soient dans l'assurance. Tous emprunts faits audit lieu, et pour voyages subséquents, leur demeurent étrangers. » (*Police d'assurance maritime de Bordeaux*, art. 20.)

Ces clauses ont soulevé des difficultés. Ainsi, dans une espèce qui est pendante devant un tribunal, une assurance avait été faite pour deux ans de navigation; le navire partit

---

quement et finissent au moment de leur mise à terre au lieu de destination; les risques de transport par alléges et gabarres de terre à bord et de bord à terre dans les ports, rades et rivières de chargement et de déchargement, ainsi que tous transbordements au Havre, Honfleur, pour monter à Rouen, sont toujours à la charge des assureurs.

« En cas d'assurance à prime liée ou à terme, les risques continuent sur les objets substitués aux premiers, provenant de leur vente ou de leur échange, jusqu'à concurrence de la somme assurée, sauf justification de leur valeur et de leur mise en risque en cas de sinistre ou d'avarie. (*Police d'assurance maritime de Bordeaux*, art. 5.)

« Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises ou, à défaut, du moment où il a démarré, et cessent cinq jours après qu'il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination, à moins que le déchargement n'ait été achevé plus tôt ou qu'il n'ait reçu à bord des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration des cinq jours. » (*Police d'assurance maritime de Bordeaux*, art. 6.)

d'abord de Bordeaux pour Montevidéo et de Montevidéo pour Maurice ; un emprunt fut jugé nécessaire à Maurice, et les assureurs refusaient la prime de grosse.

Argumentant des deux articles précités, l'assureur prétendait que Maurice était le dernier lieu de destination, puisque par l'article 17 et autres le voyage était fini.

L'assuré répondait que Maurice était un lieu de destination, mais non le dernier lieu de destination. Ainsi, au lieu de combiner ensemble les articles 17 et 20 de la police, il les divisait et les invoquait séparément.

Pour apprécier le débat sur ce point, nous avons à rechercher s'il faut examiner dans leur portée collective les articles 17 à 20 de la police, ou, au contraire, si leur interprétation doit être isolée, et, enfin, quel est, dans une assurance faite pour deux ans de navigation, le dernier lieu de destination.

Si nous étions en présence de la police de Paris, Maurice était un lieu de destination, mais était-ce le dernier lieu, dans l'espèce, de la police de Bordeaux? Évidemment oui, si les articles 17 et 20 de cette police doivent s'interpréter l'un par l'autre. En effet, là où finit le voyage est le dernier lieu de destination, quant à ce voyage, quelle que soit la dénomination sous l'empire de la police de Paris ou de Bordeaux.

A un autre point de vue, comment déterminer le dernier lieu de destination pour une navigation de deux ans? Il faut donc rentrer dans les termes de la police, article 17.

Nous pensons donc que les deux articles 17 et 20 sont liés ensemble, et pour ne pas laisser notre avis isolé, nous rappelons d'abord le jugement du tribunal de commerce de

la Seine sus-énoncé, p. 146, qui apprécie dans des termes précis la question qui nous occupe au point de vue du voyage fini et du lieu de destination.

Sans doute, dans ce jugement, il s'agit de la police de Paris qui ne parle que d'un lieu de destination, mais nous avons dit que là où finit le voyage, en vertu de l'article 17 de la police de Bordeaux, là est, en regard de l'assureur, le dernier lieu de destination.

Qu'a voulu, en effet, l'assureur sous l'empire de l'une ou de l'autre police?

Se mettre à l'abri des conséquences des emprunts à la grosse inutiles, là où le capitaine, pouvant utiliser son fret, avait le moyen de pourvoir aux avaries sans emprunt; or, lorsque le capitaine se trouve dans un lieu de destination qui est le dernier lieu de destination au regard de l'article 17 précité, parce que le voyage est fini suivant la convention de l'article 17, il a dû réparer les avaries sans recourir à des emprunts qui peuvent être nécessaires là où le lieu n'étant en aucune façon celui de destination, il peut n'avoir pas de fret à recevoir. Si l'esprit de la stipulation est toujours le même, peu importent donc les mots.

Au surplus, si la clause de la police de Paris pouvait paraître justifier seulement le jugement cité plus haut et ne pas, malgré notre avis, s'appliquer à l'espèce de la police de Bordeaux, nous invoquerions sur ce point l'opinion de M. Lemonnier, sur l'article 19 d'alors, et dans un cas bien plus défavorable.

L'article 20 dont nous nous occupons, porte, on le sait :

« Les primes des emprunts à la grosse contractés pour

dépenses ou réparations extraordinaires en cours de voyage ne sont à la charge des assureurs que jusqu'au dernier lieu de destination, compris qu'ils soient dans l'assurance. Tous emprunts faits audit lieu, et pour voyages subséquents, leur demeurent étrangers. » (*Police d'assurance maritime de Bordeaux*, art. 20.)

On voit que cet article embrasse deux cas distincts, emprunts au lieu de destination pour le passé, emprunts pour l'avenir; mais autrefois la police était rédigée différemment. Ainsi, après avoir parlé de la police de Paris analysée dans le jugement précité, M. Lemonnier ajoute, à un double point de vue (t. II, p. 193, n°s 345, 346) :

« Moins nette et moins précise, la police de Bordeaux se borne à dire que « tous emprunts faits au dernier lieu de destination *pour voyages subséquents*, demeurent étrangers aux assureurs. »

« Tout en donnant aux Bordelais le conseil d'adopter une rédaction qui ne laisse pas même de prétexte à l'équivoque, nous n'hésitons pas à déclarer que nous voyons, dans les termes qui précèdent, l'expression d'une stipulation en tout conforme à la clause parisienne.

« S'il pouvait rester un doute sur ce point, si l'on voulait, par exemple, essayer de soutenir que ces mots « *pour voyages subséquents* » laissent au compte de l'assureur les emprunts faits au lieu de destination pour réparer les avaries survenues pendant le voyage assuré, nous répondrions, d'abord, que la clause serait parfaitement inutile, puisqu'elle ne dérogerait ni au droit commun, ni à la jurisprudence dont les assureurs ont voulu se garantir, si elle

ne devait point précisément s'appliquer aux emprunts faits pour réparer les avaries du voyage assuré, car personne n'a jamais prétendu qu'un assureur pût être tenu des emprunts que l'assuré destinerait au chargement ou à l'armement d'un voyage futur.

« Nous ajouterions (et cette réponse n'aurait pas moins de force) que la première partie de l'article, qui fixe, à l'arrivée du navire au dernier lieu de destination compris dans l'assurance, la fin de l'obligation où l'on reconnait que sont les assureurs de payer la prime des emprunts à la grosse contractés pour réparations et dépenses extraordinaires faites pendant le cours du voyage, explique surabondamment que la dernière disposition s'applique aux emprunts qui seraient faits, dans le même but et pour le même emploi, mais au lieu de destination.

« L'article 19 de la police de Bordeaux nous paraît donc exprimer, mais seulement avec moins de clarté, exactement la même stipulation que l'article correspondant de la police de Paris. Malgré la différence qu'un esprit subtil peut essayer de trouver entre ces mots de la formule bordelaise : « Jusqu'au dernier lieu de destination compris dans l'assurance » et ceux-ci de la formule parisienne : « Jusqu'au lieu de destination de ce voyage, » le sens est évidemment le même, et la combinaison de l'article 16 avec l'article 19, si logiquement faite par le tribunal de la Seine, dans le jugement du 22 août 1842, plus haut cité, doit servir pareillement à interpréter ce qui peut rester de vague et d'obscur dans ces mots : « Jusqu'au dernier lieu de destination com pris dans l'assurance.

« En résumé, notre article fait, aux règles du droit commun, et aux principes consacrés par la jurisprudence, deux remarquables dérogations. Il affranchit l'assureur de l'obligation de payer, passé le jour où l'assurance a pris fin (car l'article s'appliquerait pareillement au cas de rupture du voyage assuré), la prime des emprunts à la grosse contractés en cours de voyage, pour faire face aux dépenses et aux réparations du navire, c'est la première; il affranchit les assureurs, non-seulement de tout emprunt à la grosse, mais encore de tout emprunt simple (par l'expression de la clause générale) contracté au lieu de destination, même pour réparer les avaries survenues pendant le temps de l'assurance; c'est la seconde. »

Nous croyons donc, par les raisons qui précèdent, que tous frais relatifs à l'emprunt à la grosse contracté à Maurice doivent rester étrangers aux assureurs. Vainement on dirait que l'emprunt a été contracté pour avaries pendant le voyage, ce n'est pas là la question, puisque l'assureur ne repousse pas par sa convention les avaries et qu'il prétend se décharger seulement des frais de l'emprunt.

Veut-on, malgré l'explication que nous avons donnée de la police, prétendre que pour la police de Bordeaux on n'en exclut que les emprunts pour voyages subséquents après arrivée au lieu de destination? Mais les dispositions de l'article 20 sont parfaitement divisibles, comme nous l'avons dit; on exclut les emprunts jusqu'au dernier lieu de destination (nous avons expliqué ces mots), on exclut aussi les emprunts pour voyages subséquents. Cette dernière condition ne peut être isolée de la première, elle ne prouve donc

pas que les frais de l'emprunt pour voyage antérieur soient nécessairement à la charge de l'assureur.

Enfin, on ne peut argumenter de ces mots de la police de Bordeaux..... compris qu'ils soient dans l'assurance....., car cela veut dire qu'alors même que l'assureur règle en avaries les causes de l'emprunt, il n'en reste pas moins dispensé des frais; c'est là la convention ou, si l'on veut, un mode de franchise sous un terme spécial.

On nous opposera sans doute un jugement, extrait du *Mémorial* de Bordeaux, (ann. 1846, 7e l., 1re p., p. 145 (1).

Il n'y a qu'une réponse à faire à cette décision, c'est que l'article 19 qu'il relate diffère de l'article 20 de la police

---

(1) Voici d'abord les faits qui ont donné lieu à ce jugement :

« Le 25 août 1845, la maison Beyssart Gantier fait assurer par divers, sur la place de Bordeaux, une somme de 170,000 fr. sur corps, agrès et apparaux du navire *le Chateaubriand*, pour aller à la Nouvelle-Orléans, et de ce port revenir à Bordeaux, Nantes, le Havre ou Marseille, avec faculté de relever du Havre ou de Nantes pour Bordeaux.

« La prime liée est fixée, etc.

« Les articles 16 et 19 des conditions imprimées de la police sont ainsi conçus :

« Article 16. — En cas d'assurance à prime liée ou à terme, chaque « voyage est l'obiet d'un règlement séparé. La fin de chaque voyage « est déterminée ainsi qu'il est dit au premier paragraphe de l'ar- « ticle 5 et à l'article 6, et le voyage subséquent est censé commen- « cer immédiatement.

« Article 19. — Les primes des emprunts à la grosse contractés « pour réparations et dépenses extraordinaires faites en cours de « voyage ne sont à la charge des assureurs que jusqu'au dernier lieu « de destination compris dans l'assurance. Tous emprunts faits au-

qui nous occupe ; l'article 19 forme un tout, et notre article 20 contient, au contraire, deux ordres d'idées séparées qui appellent aussi deux appréciations différentes ; on s'aper-

---

« dit lieu et pour voyages subséquents leur demeurent étrangers. »
Suit la partie du jugement qui n'a pas trait à la question qui nous occupe, mais quant à la prime du contrat de grosse consenti sur le corps du navire *le Chateaubriand*, pour retour de la Nouvelle-Orléans au Havre, le tribunal s'exprime ainsi :

« Attendu que c'est relativement aux voyages subséquents au dernier lieu de destination compris dans l'assurance seulement, que l'article 19 de la police souscrite par Lançon et Cᵉ décharge les assureurs de *la prime des contrats à la grosse consentis pour causes de réparations extraordinaires du navire ;*

« Attendu que ledit article de la police forme un sens complet; qu'il est relatif à un ordre de faits différents de ceux prévus par l'art. 16, auquel il ne se réfère point explicitement ; que la stipulation, au cas d'assurance à prime liée, d'un règlement particulier pour chaque voyage, *paraît* avoir été introduite dans l'article 16 en vue spécialement des franchises réglées par l'article immédiatement précédent;

« Attendu que le Havre étant nominativement compris dans le voyage assuré par les défendeurs, ils ne sont donc point en droit de faire retrancher du compte des avaries du *Chateaubriand* la prime du contrat à la grosse souscrit par le capitaine Laborde, passé de la Nouvelle-Orléans retour au Havre, etc., etc. »

Nous croyons utile de rapprocher de cet arrêt les considérants d'un arrêt de Bordeaux du 25 mai 1856, qui renferme, au surplus, implicitement dans le passage souligné, la doctrine du jugement du Trib. de commerce de la Seine du 26 juillet 1847 précité, p. 149.

« Attendu que l'assureur sur corps garantit l'heureuse arrivée du navire au port de destination; qu'il est donc tenu, lorsque le navire arrive avarié par fortune de mer, de le faire réparer, et le mettre en état de navigabilité ; d'où suit que s'il y a impossibilité de

cevra enfin de la timidité des motifs de ce jugement lorsqu'il rattache l'article 16 aux franchises stipulées, et on sent que la décision n'est nullement juridique.

Quant à l'arrêt de cassation du 4 novembre 1845, dont on exciperait aussi, il n'éclaire pas le débat, si la police qui a donné lieu à cet arrêt est différente, car il suffit d'une modification dans la convention pour justifier une dé-

---

le réparer, soit par défaut de matériaux ou d'ouvriers, soit par le manque de fonds, l'innavigabilité relative est à la charge de l'assureur et donne ouverture au délaissement ;

« Que s'il est vrai que les risques de l'assureur cessent à l'arrivée du navire au lieu de destination, c'est en ce sens qu'il ne répond pas des événements ultérieurs, mais il répond des événements antérieurs et de tout le préjudice qu'ils peuvent occasionner à l'assuré ; que l'innavigabilité résultant de l'impossibilité où l'on est de faire réparer le navire, a son origine et sa cause première dans les avaries éprouvées dans la traversée, et c'est comme si le navire arrivait au port innavigable, car l'innavigabilité relative produit le même effet que l'innavigabilité absolue, et y est entièrement assimilée ;

« Attendu que, pour déroger à ces règles de droit commun et affranchir l'assureur d'une obligation qui tient à la nature du contrat, il faudrait une clause expresse et formelle, et qui ne fût pas susceptible d'une autre interprétation ; *que tout ce qui résulte de l'article* 20 *de la police, c'est que si, pour réparer le navire au port de destination, il est nécessaire de recourir à un emprunt à la grosse, les assureurs ne seront pas tenus de la prime,* et l'emprunt leur demeurera étranger, de sorte qu'ils aient seulement à rembourser à l'assuré le coût des réparations matérielles ; mais qu'il n'en résulte nullement que si, à défaut de fonds, le navire ne peut être remis en état, l'innavigabilité relative ne soit pas à leur charge, et ne puisse donner ouverture au délaissement. » (Guerrand, 1857, p. 33.)

cision d'espèce. Nous le prouvons en citant cet arrêt en note, ainsi que celui de Rennes qui y a donné lieu (1).

(1) « Considérant, dit la Cour de Rennes, le 17 janvier 1843, que, d'après les conventions intervenues entre les assureurs et les assurés pour voyage d'aller de Bordeaux à Montevidéo, conventions d'ailleurs conformes à l'article 350 du Code de commerce, les assureurs prenaient à leur charge toutes les pertes et dommages qui pouvaient arriver au navire pendant la traversée ; qu'il en résulte que le propriétaire était garanti par eux de toutes les dépenses que l'article 397 du même Code qualifie avaries ; qu'ils doivent donc lui rembourser toutes celles qu'il a été obligé de faire pour remettre le navire au même état que s'il fût arrivé à Montevidéo exempt d'avaries, en déduisant seulement la différence du neuf au vieux, telle qu'elle avait été convenue ;

«Considérant que l'indemnité qui doit être complète ne le serait pas si elle ne comprenait pas la prime de l'emprunt à la grosse que le capitaine, qui a justifié n'avoir pas de fonds pour réparer les avaries, fut obligé de contracter pour pourvoir à la dépense qu'elles nécessitaient ;

« Qu'en mettant cette prime à la charge des assureurs du voyage d'aller, ce n'est point les constituer assureurs du voyage de retour, mais les soumettre seulement au remboursement des frais faits pour la réparation d'avaries éprouvées pendant le cours du voyage par un assuré ;

« Que le capitaine, en contractant un emprunt, agissait tellement pour eux et dans leur intérêt, que si, faute de fonds ou de matériaux nécessaires pour réparer les avaries souffertes, la réparation fût devenue impossible, il pouvait en résulter une innavigabilité relative qui eût été à leur charge, puisque elle eût été la suite immédiate et le résultat forcé des fortunes de mer éprouvées pendant le voyage de Bordeaux à Montevidéo ;

« Considérant que l'équipage ne pouvait être congédié à Mon-

Si la convention que nous venons d'examiner n'existe pas, les assureurs du voyage d'aller sont tenus de rembourser aux assurés ou armateurs le profit maritime d'un emprunt à la grosse, contracté par le capitaine, mandataire de ceux-ci, même après l'arrivée du navire à sa destination, mais pour avaries survenues pendant le voyage d'aller. Le voyage dont il est parlé dans l'article 234 n'est pas le voyage

---

tevidéo comme il aurait pu l'être en France; que les frais de nourriture et loyers de l'équipage pendant le temps des réparations sont aussi des dépenses que les avaries souffertes ont occasionnées; que l'intimé doit donc en être indemnisé par les appelants, conformément au principe consacré par l'article 403 du Code de commerce.

« Pourvoi en cassation de la part des assureurs, pour violation des articles 234, 350 et 397 du Code de commerce.

« Arrêt.

« La Cour; — Attendu que l'arrêt attaqué constate que, *d'après les conventions faites entre les parties*, conventions conformes aux dispositions de l'article 350 du Code de commerce, les assureurs étaient tenus de tous dommages et pertes qui pouvaient arriver au navire pendant la traversée;

« Attendu qu'il est reconnu que les avaries souffertes par le navire *la Joséphine* ont été éprouvées par le navire pendant le voyage de Bordeaux à Montevidéo;

« Que les assurés ont, par suite, le droit d'être indemnisés complétement de toutes les dépenses que ces avaries leur ont occasionnées;

« Attendu qu'il est constaté par l'arrêt attaqué, que le capitaine, pour pourvoir, à Montevidéo, aux réparations du navire, a été contraint, faute de fonds, de recourir à l'emprunt à la grosse, et que, dès lors, la prime de cet emprunt doit être mise à la charge des assureurs; — Rejette, etc. (4 novembre 1845.) »

assuré, mais celui du navire, jusqu'au retour au lieu de l'expédition (1).

265. Un arrêt de la Cour de Paris, du 20 mars 1841, S. V., 41-2-485, a décidé que l'assureur doit à l'assuré toute la prime de grosse payée au prêteur sans réduction pour les risques de guerre, encore que l'assureur n'ait pas pris ces derniers risques à sa charge. Mais cette décision d'espèce était motivée sur ce que il est de l'essence du contrat de grosse que tous les cas fortuits soient à la charge du prêteur. Suivant le même arrêt, les parties ne pourraient même déroger à cette condition sans dénaturer le contrat, et dès lors l'énonciation du risque de guerre dans la lettre de grosse n'ajoute rien aux obligations du prêteur.

266. L'assureur, après sinistre total, ne doit pas à l'assuré les sommes privilégiées qui diminuent la valeur du navire, telles qu'un emprunt à la grosse; il doit donc les défalquer de l'indemnité à payer (2). (Arg. de l'art. 325 du C. de comm.)

Mais les assureurs sur corps d'un navire, dont la valeur a été fixée de gré à gré en connaissance d'un emprunt à la grosse contracté auparavant par le capitaine en cours de voyage et en lieu de relâche forcée pour couvrir la dépense

---

(1) Bordeaux, 30 mars 1830 ; D. P., *Assur. mar.*, 31-2-5 ; voyez aussi Bordeaux, 3 mai 1841, et l'arrêt de Douai du 9 novembre 1847; Lehir, 1848, p. 107.

(2) Rouen, 14 mai 1824, S. V., 24-2-378.

Peu importe, suivant cet arrêt, que l'emprunt soit postérieur à l'assurance; il suffit que les causes de l'emprunt soient antérieures.

de réparations nécessitées par un accident antérieur, ne sont pas en droit, en cas de délaissement pour perte du navire survenue depuis l'assurance, de *ristourner* ou de déduire de la somme assurée le montant de l'emprunt à la grosse. Voici la décision intervenue à cet égard :

« Attendu que, soit que l'on considère l'assurance souscrite le 31 janvier 1850, comme une prolongation de celle faite le 31 janvier 1849, et la continuation des risques sur le navire *le Gustave* de la part de la Société d'assurances en faveur du sieur Broussel ; soit que l'on considère cette dernière assurance comme indépendante de la première, il n'en résulte pas moins des faits de la cause et des explications des parties à l'audience, que la Société d'assurances ne peut se prévaloir des événements antérieurs qu'elle connaissait parfaitement, et sous l'empire desquels le navire a été évalué de gré à gré à la somme de *vingt-huit mille francs* ;

« Que la prétendue créance privilégiée, invoquée aujourd'hui, n'est le fait que des frais qui ont été occasionnés en *cours de voyage* par la fortune de mer arrivée au navire, et qui ont profité au navire, à la cargaison et à l'assureur lui-même ;

« Attendu que l'arrêt du 14 mai 1824, rendu par la Cour d'appel de Rouen, dont on s'est prévalu, n'a aucune analogie avec l'espèce actuelle ;

« Qu'il s'agit dans cet arrêt d'un emprunt à la grosse fait pour des causes antérieures au voyage assuré et sur un navire qui, au moment de l'assurance, commençait son voyage et sa navigation ; tandis que dans la cause actuelle il s'agit d'un emprunt fait *pendant et à raison du voyage*

« Attendu que l'emprunt à la grosse, dont parle l'arrêt précité, avait été fait pour compléter la valeur du navire assuré, et que l'emprunt à la grosse, contracté par le navire *le Gustave*, a été fait pour solder les dépenses de la relâche forcée à Malte, et non pour compléter l'armement et mise hors du navire ;

« Attendu que s'il est de principe qu'un emprunt à la grosse, fait par l'armateur, doit être déduit de l'assurance, parce qu'il réduit ainsi la somme dont il court le risque, et que ce risque est assuré par le prêteur, il est aussi de principe que l'emprunt à la grosse, fait par le capitaine *en cours de voyage* et dans le cas de l'article 234 du Code de commerce, demeure indifférent à l'évaluation donnée au navire dans le contrat d'assurance, parce que le débours de l'armateur n'en reçoit aucune modification, et que les réparations ainsi faites, bien que l'armateur ait à les payer dans une certaine proportion à l'heureuse arrivée, sont le résultat de *fortunes de mer*, et ne peuvent avoir pour effet de diminuer les garanties que l'armateur s'est données par le contrat d'assurance, et qui doivent le faire rentrer dans son débours primitif ;

« Que jamais, en cas d'abandon d'un navire grevé d'un contrat de grosse, souscrit par le capitaine *en cours de voyage*, il n'a été rien déduit pour cause desdits emprunts ;

« Qu'admettre, en effet, la déduction réclamée, ce serait faire bénéficier l'assureur au détriment de l'assuré, des sinistres ou avaries qui frapperaient un navire en cours de voyage ;

« Attendu, dès lors, qu'il résulte de tout ce que dessus,

pour le tribunal, la conviction profonde que l'assuré ne veut point bénéficier sur la chose assurée, et qu'il est juste et équitable d'accueillir sa demande,

« Condamne la Société d'assurances mutuelles maritimes sur corps de navires, en la personne du sieur Engourron, au paiement en faveur de Gabriel Brousset, de la somme de *seize mille cinq cents francs*, pour solde de celle de *vingt-huit mille francs*, montant de l'assurance, avec dépens. » (T. de c. de Toulon, 22 juil. 1850; Lehir, 1851, p. 154.)

267. On sait que la différence entre le contrat à la grosse et la police peut annuler l'assurance (1).

L'assuré qui, frauduleusement, n'a pas déclaré à l'assureur les emprunts à la grosse, est tenu de les payer nonobstant la perte ou prise du navire (Code de commerce, 380).

Ainsi peut être déclarée nulle et non avenue l'assurance faite sur un navire déjà chargé d'un emprunt à la grosse, dont la déclaration n'a pas été faite dans la police (2).

Lorsqu'un billet pour argent prêté à la grosse à un capitaine illettré n'est signé que par l'écrivain du navire, et n'a point été transcrit au greffe du tribunal de commerce, on doit déclarer nulle l'assurance faite par le prêteur, si les

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 9 octobre 1829; *Journal de Marseille*, 11-1-115; voy. Laget de Podio, 1-384.

(2) Art. 357 du Code de comm.; 20 mars 1814; Tribunal de commerce de la Seine; voy. le *Droit*, 26 mars 1844; Trib. de comm. de Marseille, 13 août 1824, *J. M.*, 5-2-241; voy. aussi Paris, *Revue des Assurances*, 1-156, et enfin la décision rapportée dans le journal le *Droit* du 20 décembre 1844.

assureurs n'ont pas été instruits de ces circonstances (1).

L'assurance prise sur argent prêté à la grosse est nulle pour défaut d'aliment, si elle précède la création du contrat à la grosse (2).

268. Le change maritime d'un emprunt à la grosse n'est pas à la charge de l'assureur qui a assuré le prêteur (3).

Mais si l'assureur, sachant que le capital énoncé dans la police d'assurance comprenait le change maritime en avait effectué le paiement, il ne pourrait plus exercer une répétition (4).

L'assureur est présumé, en effet, dans l'espèce, avoir renoncé, par l'exécution, au droit de répétition.

La clause de faire échelle, de dérouter et rétrograder, insérée dans la police d'assurance, est obligatoire contre l'assureur, quoiqu'elle ne soit pas littéralement exprimée dans le billet de grosse....., surtout au cas où il s'agit d'un voyage destiné à la pêche (5).

En effet, lorsque après avoir pris à sa charge tous les risques maritimes quelconques, le prêteur à la grosse a fait assurer la somme prêtée, en spécifiant et précisant les ris-

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 28 janvier 1829, *J. de M.*, 10e année, page 185; mais voyez notre deuxième partie, paragraphe du *Contrat à la grosse*.

(2) Aix, 2 février 1825, *Journal de Marseile*, 7-1-87.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 7 novembre 1828, *Journal de Marseille*, 9-1-235; voy. cependant Bordeaux, 3 mai 1841; J. P., vo *Assurances maritimes*, no 200, p. 14; Code de comm., art. 347.

(4) Trib. de com. de Marseille, 23 juin 1836, *J. de M.*, 16-1-119.

(5) Aix, 18 février 1828; *Journal de Marseille*, 28-2-248.

ques dont l'assureur sera garant, l'étendue de la garantie de ce dernier doit être appréciée d'après les expressions de la police d'assurance, et non d'après celle du billet de grosse.

Le Code de commerce permettant spécialement (art. 334, 335) (1) l'assurance sur armement et victuailles, séparément de l'assurance sur corps, le montant d'une obligation souscrite par le capitaine pour avances à lui faites pour compte de son navire, et payable après son heureuse arrivée au port désigné, peut valablement faire l'objet d'une assurance.

En effet, la somme assurée a été exposée aux chances de la navigation, puisqu'elle ne devait être payée qu'après l'heureuse arrivée du navire au port de destination; les assureurs ne pourraient donc faire annuler l'assurance, après le sinistre, en alléguant l'impuissance où ils auraient été,

---

(1) « L'assurance peut avoir pour objet, le corps et quille du vaisseau, vide ou chargé, armé ou non armé, seul ou accompagné, les agrès et apparaux, les armements, les victuailles, les sommes prêtées à la grosse, les marchandises du chargement, et toutes autres choses ou valeurs estimables à prix d'argent, sujettes aux risques de la navigation. (C. de comm., art. 334.)

« L'assurance peut être faite sur le tout ou une partie desdits objets, conjointement ou séparément. Elle peut être faite en temps de paix ou en temps de guerre, avant ou pendant le voyage du vaisseau. Elle peut être faite pour l'aller et le retour, ou seulement pour l'un des deux, pour le voyage entier ou pour un temps limité; pour tous voyages et transports par mer, rivières et canaux navigables. (C. de comm., art. 335.)

en cas de sauvetage, de se faire reconnaître par les assureurs sur corps, puisque l'emploi de la somme empruntée se trouve suffisamment justifié par l'énoncé de l'obligation causée pour l'usage du navire (1).

269. Lorsque le navire a été vendu, l'assureur qui a assuré le prêt à la grosse n'est pas déchargé de sa responsabilité, le gage existant et n'étant pas éteint par la vente du navire (2).

270. On peut assurer une partie du navire et emprunter à la grosse sur l'autre. Dans le cas de concours entre un prêteur à la grosse et l'assureur, l'objet est partagé entre eux au centime le franc de leur créance (3).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 7 avril 1831; *Journal de Marseille*, 12e année, p. 136 et suiv.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 22 juillet 1830, *Journal de Marseille*, 12e année, p. 128 et suiv.

(3) Art. 331 C. de comm.; Valin, sur l'art. 18 de l'Ordonnance de la marine; Emérigon, t. II, p. 234-233; Pothier, n° 49.

La disposition de l'article 331 du Code de commerce, d'après laquelle le prêteur à la grosse et l'assureur doivent, en cas de naufrage, venir en concours sur le produit des effets sauvés, établit un principe général qui doit être suivi malgré la disposition finale de cet article, qui réserve les priviléges établis à l'article 191, et quoique le n° 7 de l'article 191 porte comme privilégiées sur le navire *les sommes prêtées au capitaine pour les besoins du navire pendant le dernier voyage;* la réserve de la disposition finale de l'article 331 ne doit s'entendre que des priviléges qui, d'après l'article 191, précèdent celui du prêteur à la grosse. (Bordeaux, 18 juillet 1848; Lehir, 1850, p. 300; voy. p. 143.)

Toutefois le droit de concours de l'assureur avec le prêteur cesse

En effet, lorsqu'un contrat à la grosse et un contrat d'assurance existent ensemble sur un chargement insuffisant, le ristourne se règle de la même manière que dans le cas de ristourne de deux assurances.

L'article 359 du Code de commerce contient des dispositions spéciales à cet égard.

S'il existe sur le navire un emprunt à la grosse et une assurance, les assureurs et les prêteurs exercent leurs droits concurremment sur le fret dû par les marchandises sauvées. Mais en aucun cas il ne peut être porté préjudice au prélèvement des dépenses faites pendant le voyage et au privilége antérieur des loyers des matelots.

Les priviléges consacrés par l'article 191 sont rigoureusement limités. Cependant le prêteur prime l'assureur si le prêt a été fait non avant le voyage commencé, mais durant la traversée. (Arg. de l'art. 323 du Code comm.)

Il était juste, en effet, d'établir cette règle en présence des principes consacrés par l'article 191, parce qu'il était nécessaire de protéger la navigation en donnant, dans l'espèce, toute garantie de remboursement au prêteur (1).

Mais lorsque le navire vient à périr, le prêteur à la grosse ne peut étendre son privilége sur les assurances faites par le propriétaire (2). *Vide infrà*, p. 173.

Les assureurs sont obligés à toutes les stipulations,

---

lorsque le prêt à la grosse a eu lieu pour les besoins du navire pendant le cours du voyage assuré. (Art. 323 Code de comm.)

(1) Voy. Bordeaux, 2 décembre 1839.

(2) Voy. Aix, 26 mai 1818, *Journal de Marseille*, 2-1-213.

même conditionnelles, auxquelles le prêt à la grosse a été consenti. Ainsi, lorsque le prêt a été fait avec prime simple pour le cas de retour direct du navire au lieu du départ, et augmentation de prime pour le cas où il ferait un voyage intermédiaire, les assureurs sont passibles de l'augmentation si le voyage intermédiaire a été fait, bien que ce voyage fût en dehors du contrat d'assurance et postérieur à la cessation des risques assumés par les assureurs (1). *V.* n° 265.

271. Le prêteur à la grosse ne peut délaisser encore, bien que les objets affectés au recouvrement du prêt soient perdus aux trois quarts, si d'ailleurs l'excédant suffit pour couvrir le prêteur et a conservé une valeur de plus du quart du prêt (2).

Le tribunal de commerce de Marseille a jugé avec raison (le 29 février 1840, *Journ. de Mars.*, 19-2-33) que dans le

(1) Bordeaux, 3 mai, 1841 ; *J. du Pal.*, v° *Ass. marit.*, n° 200, p. 14.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 15 mars 1824 ; voy. cependant Dageville, 3-113.

La Cour d'Aix a jugé qu'il y a lieu au délaissement en matière de contrats à la grosse lorsque les réparations auxquelles le navire a donné lieu en cours de navigation ont dépassé les trois quarts de la valeur que le navire avait au lieu du départ. (Aix, 5 décembre 1827; D. P., 29-2-70.)

Et dans un autre ordre d'idées qu'il convient de rapprocher, la Cour de cassation a jugé, le 18 décembre 1851, que « la vente d'un navire occasionnée par la nécessité de rembourser en pays étranger et loin de la demeure de l'armateur, un emprunt à la grosse précédemment contracté pour faire des réparations, suites de la fortune de mer, donne lieu au délaissement, si la perte résultant de

cas où il y a eu emprunt à la grosse contracté pendant le voyage, sur corps et cargaison du navire, le prêteur doit contribuer à la décharge du navire et de la cargaison, aux avaries communes et particulières, au prorata de la somme prêtée, et dans la proportion pour laquelle cette somme est appliquée, partie au navire et partie à la cargaison.

Le prêteur à qui l'emprunteur cède à titre de garantie ses assurances faites sur le navire perdu et affecté au prêt à la grosse, ne peut demander à l'emprunteur, ni aux assureurs du corps le montant du prêt; ce serait, en effet, violer les dispositions de la loi qui affranchissent, pour ce cas, l'emprunteur du paiement (1). (*Vide suprà*, p. 171.)

---

cette vente, après remboursement de l'emprunt et des frais, s'élève au moins aux trois quarts de la valeur du navire. (Code de commerce, art. 369[1].

« Vainement l'assureur prétendrait que la vente du navire n'aurait pas eu lieu par suite de fortune de mer, mais pour payer les dettes contractées par le capitaine hors du lieu de la relâche; la perte du navire se rattache, en pareil cas, à la fortune de mer, comme l'effet à la cause. (Lehir, 1852, p. 307.)[2]

(1) Trib. de comm. de Paris, 14 janvier 1845; *Gazette des Tribunaux*, 16 janvier 1845.

Voici les termes de cette décision :

« Attendu que Delamarre est porteur d'un contrat à la grosse de

[1-2] Jugé de même que, pour évaluer la détérioration d'un navire assuré et estimer si elle égale les trois quarts de sa valeur, et s'il y a lieu, par suite, au délaissement, on peut comprendre dans la valeur totale des travaux à faire pour mettre le navire en état, les frais et intérêts de l'emprunt à la grosse, sans lequel ces travaux n'auraient pu être effectués sur les lieux où ils devaient l'être. (Cass., 3 avril 1849, année 1849, 2-422 : 10 décembre 1849, année 1850, 2-14.) » (Note de M. Lehir.)

CHAPITRE XXIX.

DES ASSURANCES MUTUELLES MARITIMES.

Sommaire.

272. Les sociétés d'assurances mutuelles maritimes ne sont pas des sociétés commerciales;
273. Un directeur de Compagnie d'assurances mutuelles est-il contraignable par corps pour les dettes de la société?
274. Devant quel domicile peut-on assigner les sociétaires d'une société mutuelle en liquidation?
275. Pouvoirs du liquidateur dans une liquidation de société mutuelle;
276. Quelle est la prescription applicable aux comptes entre sociétaires mutuellistes?
277. Droit des sociétaires par le fait de la liquidation; rupture des engagements; retrait des cotisations.

272. Les sociétés qui assurent contre les risques mari-

3,000 fr. par lui prêtés sur les corps, quille, agrès, apparaux et victuailles du navire *le Fortin*;

« Que ce prêt a été fait au capitaine Ducouret à raison de 14 pour 100 pour le profit maritime;

« Attendu que le navire *le Fortin* s'est perdu;

« Que, suivant l'article 325 du Code de commerce, si les effets sur lesquels le prêt à la grosse a eu lieu sont entièrement perdus, la somme prêtée ne peut être réclamée;

« Attendu que Delamarre excipe en vain de la cession qui lui aurait été faite d'une assurance à titre de garantie, puisqu'il est contraire à l'essence du contrat à la grosse que le prêteur reçoive d'autres garanties que celles énoncées dans l'art. 315 du Code précité;

« Qu'en effet un profit maritime est consenti par l'emprunteur à raison même des chances que court le prêteur, etc., etc. »

times sont constituées ordinairement sous la forme de société à prime fixe; cependant l'assurance a été aussi représentée par la mutualité, et cette forme a soulevé des questions qu'il importe de faire connaître, notamment en ce qui touche la liquidation et la juridiction.

Les sociétés mutuelles d'assurances maritimes ne sont pas des sociétés commerciales, et, dès lors, elles ne sont pas soumises à l'arbitrage forcé dans les quelques cas qui y soumettaient les assurances à prime fixe. On sait, au surplus, que l'arbitrage forcé a été supprimé par le législateur (1).

273. Le directeur d'une société mutuelle n'est pas contraignable par corps pour le remboursement d'une lettre de change impayée qu'il a tirée sur un assuré; il n'est, en effet, que le mandataire de la société pour le compte de laquelle il agit (2).

274. La Cour de cassation a jugé, le 21 juillet 1856, qu'on ne pouvait assigner que devant leur domicile les assurés d'une société mutuelle (3).

---

(1) Trib. de comm. de la Seine, 30 décembre 1853, Lehir, 1854, p. 107, Paris, 2 mai 1850; Lehir, 1851, 2-314; voy. loi du 17 juillet 1856.

(2) Trib. de comm. de la Seine, 23 décembre 1852, Lehir, 1853, 171; analogue, trib. de comm. du Havre, 26 juillet 1855, Lehir, 1855, 504.

(3) Voy. Cassation, 21 juil. 1856, Lehir, 1856, 503; voy. analogues, Cass., 10 novembre 1856; 6 avril 1853; Lehir, 1853, 2-193; — 1854, 2-248; — Colmar, 3 avril 1851; Rennes, 26 février 1852; — Bordeaux, 24 juin 1852; — Paris, 8 déc. 1852, et 22 juin 1855; — Lehir, 1852, 2-26-534-584; Lehir 1853, 2-86-554; id., 1856, 2-42;

« Attendu, dit la Cour de cassation, 21 juillet 1856, qu'il ne s'agit pas dans la cause des débats entre associés ni de liquidation d'une *société* qui aurait existé entre les parties; qu'il s'agit d'une simple demande en paiement formée individuellement par les liquidateurs de la Compagnie d'assurances mutuelles contre quelques-uns des assurés, assureurs eux-mêmes, à raison des obligations par eux contractées, qu'au moment où les polices d'assurance ont été passées, la Compagnie avait des comités et des agents locaux dans certaines villes, et notamment à Bayonne, où les sieurs Maze et Roby étaient domiciliés;

« Que leurs polices d'assurance ont été souscrites à Bayonne; que c'est à Bayonne qu'ils devaient opérer leur paiement ou que la demande devait leur en être faite;

« Que la suppression des agents et des comités locaux, par l'événement de la cessation des opérations de la Compagnie est un fait qui leur est étranger et qui ne peut leur enlever l'avantage qui leur était assuré de débattre sur les demandes qui leur sont faites, devant le tribunal de leur domicile;

« Attendu enfin que les opérations dont il s'agit, par leur nature et par le but qu'elles se proposaient, étaient toutes commerciales; qu'ainsi c'est devant un tribunal de commerce que la cause doit être portée;

« Statuant sur le déclinatoire proposé, annule le jugement du tribunal de commerce rendu contre les sieurs Maze

---

contrà, trib. de comm. de la Seine, 30 décembre 1853, Lehir, 1854, 107; voy. aussi Rennes, 5 avril 1854.

et Roby, comme incompétemment rendu, ensemble tout ce qui a précédé ledit jugement ou ce qui l'a suivi ; renvoie la cause et les parties devant le tribunal de commerce de Bayonne, pour statuer sur la demande des liquidateurs contre lesdits Maze et Roby. » (Lehir, 1856, p. 505.)

Cet arrêt contient deux principes dont le premier est déjà reconnu : l'assurance mutuelle n'est point une société, elle constitue seulement une communauté d'intérêts, enfin, l'assurance mutuelle maritime est un acte commercial.

Nous croyons utile de rapporter ici la partie d'un arrêt de Rennes (1) qui a trait aussi au caractère commercial de l'assurance même mutuelle :

« Considérant que la loi répute acte de commerce (article 633 du C. de comm.) toutes assurances et autres contrats concernant le commerce de mer ;

« Que la Compagnie désignée sous la dénomination de *Société d'assurances mutuelles maritimes sur corps de navires*, n'ayant pour but, comme son nom l'indique, que de faire supporter en commun par ses membres les risques de mer de leurs navires, la convention qui l'a constituée et tous les actes d'adhésion qui en ont été la suite rentrent dans la catégorie des actes de commerce, qui ont la qualification que l'on doit donner à ceux par lesquels Louis Avril a adhéré, les 21 et 28 septembre 1852, aux statuts de la Compagnie, pour ses intérêts dans la goëlette *la Lucie-Aimée* et le brick *le Pharamond ;* que l'action qu'il a intentée ayant pour objet la restitution de certaines sommes qu'il

---

(1) Rennes, 5 avril 1854 ; Lehir, 1854, 2-470.

avait versées en exécution de ces actes, c'est à la juridiction consulaire et non aux tribunaux civils qu'il appartient d'en connaître. »

275. Le liquidateur d'une société mutuelle, nommé régulièrement conformément aux statuts, a qualité pour représenter tous les mutuellistes et procéder à la liquidation de tous les comptes sans distinction d'exercice (1).

276. Une action en révision de comptes déjà réglés à l'effet d'opérer une juste répartition des charges entre divers mutuellistes ne peut être assimilée à l'action dérivant d'un contrat d'assurance, et ainsi se prescrire par cinq ans (2).

277. La mise en liquidation d'une société d'assurances mutuelles autorise les sociétaires mutuellistes à demander la rupture de leur contrat et à exiger le retrait des cotisations qu'ils ont versées d'avance, si par l'effet de la liquidation les risques ne sont plus couverts par la société (3).

---

(1) Trib. de comm. de la Seine, 30 décembre 1853, Lehir, 1854, 107.

(2) Trib. de comm. de la Seine, *loco citato*.

(3) Trib. de comm. de la Seine, *loco citato*.

CHAPITRE XXX.

DU COMMISSIONNAIRE EN MATIÈRE D'ASSURANCES (1).

Sommaire.

278. On distingue deux espèces de commissionnaires pour l'assurance;
279. Le commissionnaire chargé de faire assurer peut-il se rendre lui-même assureur? Sa position dans ce cas;
280. La police d'assurance doit-elle exprimer si l'assurance est faite par un commissionnaire?
281. Comment le commissionnaire qui fait assurer pour autrui exprime-t-il sa qualité? Motifs des diverses formules employées;
282. Le commissionnaire n'engage-t-il l'assureur que s'il a mandat de prendre une assurance? Le commettant doit-il, en tout cas, ratifier l'assurance avant le sinistre?
283. Cas dans lequel le commissionnaire est obligé de déclarer le nom de son commettant;
284. Quand le commissionnaire faisant assurer s'engage-t-il envers l'assureur? Controverse des auteurs sur ce point; valeur de certaines formules;
285. Le commissionnaire a qualité pour poursuivre l'exécution de la police; droits respectifs de l'assureur;
286. Obligation du commissionnaire de faire connaître le nom du commettant quand il réclame l'exécution de la police; motifs de cette obligation;
287. Obligation du commissionnaire qui fait assurer, par rapport au commettant;
288. La commission pour faire assurer peut résulter d'un mandat exprès ou tacite; espèce de mandat tacite;
289. Quand l'ordre de faire assurer est-il obligatoire pour le commissionnaire? législation étrangère;
290. Du mandat facultatif; du mandat impératif;

---

(1) Pour bien apprécier les questions d'assurances qui se rattachent au commissionnaire en matière d'assurance, voyez l'exposé des principes dans notre ouvrage de la commission, t. I.

291. Le commissionnaire ne doit pas omettre ni outrepasser le mandat qui lui est donné;
292. Ordre sur le lieu de l'assurance;
293. Ordre sur le prix;
294. Du privilége du commissionnaire;
295. Faillite des assureurs; cas dans lequel le commissionnaire n'en est pas responsable; voyez *infrà*, n° 297;
296. Lorsque le sinistre est arrivé, le commissionnaire doit-il faire toutes diligences pour recouvrer le montant de l'assurance? Controverse des auteurs à cet égard; circonstance qui modifie les principes sur la compensation;
297. Obligations imposées au commissionnaire par la faillite de l'assureur;
298. Le commissionnaire est-il soumis à répétition lorsqu'il a versé entre les mains de son commettant les fonds d'une assurance nulle? Peut-il, du moins, pour s'exonérer de toute responsabilité, exciper de la prescription?
299. Le commettant ne peut tirer parti de la fraude du commissionnaire;
300. Des courtiers d'assurances maritimes et de leur commission.

278. Nous avons déjà donné quelques notions sur le commissionnaire en assurances; nous croyons utile de les compléter dans ce chapitre spécial.

Les auteurs ont classé le commissionnaire pour l'assurance dans une catégorie à part; or, on peut dire aujourd'hui que l'industrie du commissionnaire qui fait assurer est essentiellement liée avec celle du commissionnaire acheteur, vendeur ou consignataire. L'un de ceux-ci a, de la part de son commettant, l'ordre exprès ou tacite pour faire assurer. C'est à ce point de vue qu'il faut se placer, notamment pour envisager *l'agissement* du commissionnaire en ce qui touche l'assurance; toutefois, nous n'exclurons pas le cas isolé où un commissionnaire, sans être acheteur, vendeur ou consignataire, a ordre de faire assurer.

Au contrat de commission pour l'assurance sont appli-

cables, en général, les principes qui conviennent à la commission pour achats et ventes ou autre nature de commission; nous le démontrerons bientôt.

On distingue deux sortes de commissionnaires à l'assurance : celui qui fait assurer et le commissionnaire assureur (1).

---

(1) *Encyclopédie du Droit*, de MM. Sebire et Carteret, v° *Commissionnaire*, p. 674, n° 409.

M. Locré (t. IV, p. 37) fait mention du *Commissionnaire de l'assureur;* dans la pratique, et aujourd'hui ces commissionnaires ont reçu le nom de courtiers; leurs agissements sont ceux de l'intermédiaire entre l'assureur et l'assuré.

A cette occasion, M. Locré examine la question de savoir si le commissionnaire qui a laissé échapper l'occasion de faire l'assurance doit à l'assureur la prime au cours de la place.

« Il me semble que, dans tous les cas, dit M. Locré, on serait obligé d'attendre l'événement, car la négligence du commissionnaire n'aurait que servi l'intérêt de l'assureur, si le chargement ou le vaisseau avait péri ou souffert des avaries considérables.

« Supposons maintenant que l'événement soit favorable à l'assureur, que le vaisseau arrive à bon port.

« Je pense qu'alors tout dépend de la nature de la commission.

« Si elle ne chargeait le commissionnaire qui l'a acceptée que de passer la police avec une personne déterminée, et à des conditions dont cette personne et l'assureur fussent déjà convenus, ou qui ne pussent pas être refusées, il n'y a pas de doute que le commissionnaire doit la prime que sa négligence a fait perdre à son commettant.

« Si la commission était générale et qu'elle chargeât seulement le commissionnaire de chercher une personne à assurer, il serait bien difficile de le soumettre à une responsabilité : puisqu'il demeure libre

279. Émérigon (1), Locré (2), Boulay-Paty (3) et Alauzet (4) enseignent que le commissionnaire chargé de faire assurer pour le compte d'autrui ne peut souscrire lui-même la police en qualité d'assureur.

Si cependant cette assurance avait lieu, le contrat deviendrait valide par la ratification du commettant qui ne devra que la prime et non une commission d'assurance (5).

Lorsqu'au contraire, le commettant désavoue l'assurance, le contrat peut être annulé, si le commissionnaire

---

de traiter quand et avec qui il lui plaît ; il est toujours temps d'exécuter le mandat, de sorte qu'à aucune époque on ne peut le poursuivre pour inexécution.

« Si la commission était habituelle, comme est, par exemple, celle du directeur d'une Compagnie d'assurances, il n'y aurait plus de commissionnaire, du moins relativement à la Compagnie, mais un administrateur ou un employé ; et dès lors il faudrait se régler par les principes de la société si le gérant était associé, et, s'il ne l'était pas, par les principes relatifs aux facteurs qui, à l'égard de leur commettant, doivent être considérés comme des personnes qui louent leur travail et leur industrie, quoique, vis-à-vis des tiers, ils soient mandataires dans la mesure des pouvoirs qu'ils ont reçus. »

(1) *Traité d'Assurances*, t. I, chap. V, sect. 9, p. 150.

(2) *Esprit du Code de commerce* (art. 332, t. IV, p. 19 et 20).

(3) *Droit commercial maritime*, t. III, p. 301.

(4) *Traité général des Assurances*, t. I, p. 191 et 192.

(5) Le commissionnaire expéditeur est souvent lui-même l'assureur des marchandises expédiées (Dalloz, n° 192). Mais, comme nous le dirons plus tard, il est lui-même garanti des effets de cette assurance par un assureur. La commission *Du croire* serait donc justifiée dans l'espèce, en dehors de la prime à payer.

n'offre pas une garantie suffisante pour le paiement de la perte totale ou de l'avarie.

Émérigon (t. I, chap. V, sect. 9) pense, en effet, que le commissionnaire qui se serait rendu assureur, aurait le droit, en cas de perte, de demander la prime qui devra être bonifiée au taux le plus bas de la place. Nous croyons qu'il serait juste d'allouer le taux moyen.

Le même auteur (t. I, p. 151) avertit les commissionnaires de ne pas se rendre assureurs, par l'effet de leur signature, afin d'entraîner d'autres signatures. Le commissionnaire, en effet, qui signe le contrat comme assureur, serait engagé personnellement pour réparer la perte envers le commettant.

Nous verrons ultérieurement que M. Alauzet enseigne qu'en cas de perte le commissionnaire qui n'a pas excédé le taux de prime de la place peut réclamer celle-ci, quoique cette prime ne fût pas conforme à l'ordre donné.

280. L'article 332 du Code de commerce sanctionne la commission à l'assurance. Cet article est la reproduction assez fidèle du titre III, livre VI, article 3 de l'ordonnance de la marine.

L'article 332 du Code de commerce exige que la police d'assurance exprime, avec le nom et le domicile de celui qui fait assurer, sa qualité de *commissionnaire* (1).

Quelques auteurs pensent que la police n'est pas nulle, parce qu'elle ne contient pas la qualité du commissionnaire.

---

(1) Grün et Joliat, p. 92 et suiv.; Estrangin, suppl., ch. II, p. 350.

Roccus, *resp. lég. de assec.*, note 46; Stracha, *de assecurat; glosse* 7, professent cette opinion qui est aussi admise par Émérigon : L'énonciation de la qualité n'est utile que dans les rapports qui existent entre le commettant et le commissionnaire.

La police fait toujours nécessairement connaître le nom de l'assureur (1).

281. Le commissionnaire peut exprimer sa qualité de deux manières, soit en disant que l'assurance est faite pour une personne dénommée, soit en disant génériquement qu'elle est faite *pour compte de qui il appartiendra*. Il pourra, dans ce dernier cas, employer des termes équivalents.

Suivant Casaregis, il y a quatre manières d'assurer par commission : la première, pour compte de qui il appartiendra (2); la seconde, pour une personne à nommer (3); la troisième, pour soi et une personne à déclarer (4); la quatrième, tant pour soi que pour une personne à déclarer en temps et lieu (5). On emploie ces locutions dans l'assurance afin que celle-ci ne dégénère pas en pari de la part du commissionnaire. Certaines législations ont exigé cependant que le nom du commettant fût d'abord nommé (Statuts

(1) Voy. Alauzet, t. I, p. 409.

(2) Per conto di chi spetta.

(3) Nomine exclarando.

(4) Pro se et personâ exclarandâ.

(5) Pro se spectante risico tam ad se, quam ad personam quandocumque exclarandam.

Aujourd'hui, ces dénominations ont lieu suivant les formules en usage sur les différentes places.

de Gênes; Règl. de Barcelonne) (1). Mais comme il est utile au commettant quelquefois que son nom reste inconnu, on se sert aujourd'hui encore des formules que nous avons indiquées plus haut, ou d'équivalentes.

282. Quelques auteurs ont prétendu que le comissionnaire qui avait fait assurer devait établir qu'il avait mandat de prendre une assurance, ou que celle qu'il avait prise avait été ratifiée avant le sinistre.

Nous croyons que le commissionnaire qui n'avait pas mandat de faire assurer peut toujours, au regard de l'assureur, agir comme *negotiorum gestor*. Le commettant aura ensuite à apprécier le plus ou le moins d'utilité de l'assurance, s'il est sollicité de l'approuver avant le sinistre. Mais que cette ratification de l'assurance arrive avant ou après le sinistre, l'assureur n'en sera pas moins tenu des dommages. En effet, aucune de ces circonstances : l'*assurance sans mandat*, la *ratification après le sinistre*, n'ont influé sur le risque; l'assureur n'a pu ignorer que l'assurance était faite pour compte, c'est-à-dire, en définitive, par un *negotiorum gestor*. Cette seule qualité exprimée suffit pour formerl e contrat. Dans l'assurance terrestre, au contraire, nous n'admettrions pas admis l'assurance par le

(1) Le Code de commerce espagnol et l'ordonnance de Bilbao sont conformes à notre article 332 du Code de commerce, qui veut seulement que celui qui fait assurer déclare s'il est propriétaire ou commissionnaire ; le Code russe ordonne d'insérer le nom des assurés dans la police.

Voy. *Concordance des Codes étrangers*, par Antoine de Saint-Joseph, sur l'article 332 du Code de commerce.

negotiorum gestor, si cette qualité n'était pas déclarée (1), car alors il y aurait *réticence*.

283. Il est vrai, en thèse générale, qu'au moment de la signature de la police, le commissionnaire n'est pas obligé de désigner le commettant ; il doit le faire cependant si le commettant appartient à une nation en guerre avec une autre, cette dernière circonstance influe sur l'opinion du risque (2).

284. Si le commissionnaire n'a point nommé le commettant, le premier est seul et unique obligé vis-à-vis de l'assureur ; au contraire, lorsque le commettant est nommé, ce dernier, disent quelques auteurs, devient aussi l'obligé de l'assureur, à moins de désaveu contre le commissionnaire de la part du commettant (3).

---

(1) Voyez notre *Dictionnaire des Assurances*, v° *Negotiorum gestio*.

(2) Pardessus, t. III, n° 802.

(3) Quenault, p. 258 ; Grün et Joliat, p. 96 et 98 ; Boudousquié, p. 127 ; Persil, p. 181, 182 ; trib. de comm. de Bordeaux, 13 décembre 1847 ; Lehir, 1848, p. 78 ; Émérigon, t. I, chap. V, sect. 4 et 5 ; Dalloz, n° 283.

D'autres auteurs, en s'occupant du commissionnaire qui fait assurer, ont longuement disserté sur la valeur de certaines formules pour déterminer quand il s'obligeait lui-même. Ainsi, M. Troplong, du *Mandat*, n° 555, estime que lorsque le commissionnaire a traité pour soi *et* pour une personne à nommer, l'assureur a deux obligés si le commettant est nommé. Si le commissionnaire, suivant le même auteur, *loc. cit.*, n. 552, et MM. Delamarre et Lepoitvin, t. II, n°s 348 et 349, a traité pour soi *ou* pour une personne à nommer, la désignation du commettant décharge le commissionnaire. M. Dalloz, n° 283, en

Mais en l'absence de tout usage contraire, l'assurance contractée par le commissionnaire, tant *dans son intérêt personnel que dans celui du commettant*, oblige également le commettant et le commissionnaire. Dans l'espèce, il ne peut y avoir doute, et cette formule ressemble à celle citée plus haut, *pour soi et pour une personne à nommer* (1), formule qui engage nécessairement la responsabilité du commissionnaire envers les tiers.

Or, il est juste qu'il en soit ainsi quant au commissionnaire, car il peut exercer tous les droits d'un assuré véritable, et c'est en sa solvabilité que les assureurs ont foi notamment pour la prime (2).

Aux termes de l'art. 2105 Code prussien (Comm. marit.), le commissionnaire qui a stipulé l'assurance en son propre et privé nom, et non en celui du commettant, répond de la prime comme débiteur principal. Cependant, dit l'art. 2106, l'assureur peut exiger la prime du commettant lui-même.

Si la police n'exprime pas qu'elle a été faite pour un tiers, le commissionnaire est obligé. (Code hollandais, art. 267.)

Suivant encore quelques auteurs, la nomination du com-

---

approuvant ces décisions comme très-judicieuses, fait observer que souvent cependant, par un abus de mots, la conjonction *et* est assimilée à la disjonction *ou*, et il rappelle même que Casaregis (*Disc.* 1 et 67) fait produire le même effet à la formule *pour soi ou pour un tiers à nommer, pour soi et pour une personne à nommer*. L'usage des places, dans ces cas, sera donc la règle à suivre.

(1) Troplong, du *Mandat*, n°s 555, 558, 566.

(2) Émérigon, t. I, chap. V, sect. 3 et 4; Pothier, *Contrat d'Assurance*, n° 98 ; Valin, tit. des *Assur.*, liv. III, tit. VI, art. 3.

mettant, faite postérieurement à la police, a le même effet que si elle avait été faite au moment de la signature (1).

Mais quelle que soit la portée de ces doctrines diverses, il a été décidé par de nombreux arrêts que le commissionnaire est obligé avec le commettant envers l'assureur, bien que le commettant ait été nommé. Ce sont deux codébiteurs solidaires (2) qui sont soumis aux mêmes exceptions et en profitent (3).

Émérigon (chap. V, sect. 4, § 1er) ne donne cependant

---

(1) Locré, t. IV, p. 32 et suiv.; Boulay-Paty, t. III, p. 307.

(2) Bordeaux, 7 juin 1836; A. D., partie supplém., vº *Assurances maritimes*, p. 85, nº 49; Rennes, 17 janvier 1810; *Journ. du Palais*, vº *Assurances maritimes*, p. 28, nº 504; voy. aussi Locré, t. IV, p. 29. Émérigon, tome I, chap. 4, section 5.

(3) Aix, 17 juillet 1829. Voici les termes de cet arrêt :

« Attendu qu'il est de principe que celui qui a fait assurer peut être considéré comme assuré véritable, quoiqu'il déclare agir pour compte d'autrui; et que, dans l'espèce, les réassureurs avaient pu d'autant mieux diriger leurs actions contre les appelants, que ces derniers, porteurs de la police de réassurance, avaient signifié, en leur nom personnel, des protestations et réserves de réclamer la perte; — Attendu que, si les déclarations dont se plaignent les intimés ne sont pas précisément fausses, toutefois on ne peut se dissimuler qu'il y a eu, de la part des réassurés, réticence majeure, en ce qu'ils ont laissé ignorer aux intimés que le navire, objet de la réassurance, comptait, à l'époque du 28 avril, à laquelle les appelants feraient remonter le risque, quatre-vingt-trois jours de navigation, circonstance qui eût pu influer sur les clauses du contrat, ou peut-être même, mettre un obstacle à sa conclusion, et qui a dû en faire prononcer la nullité, aux termes de l'art. 348 C. comm.; —Confirme.

aucune action contre le commettant, si celui-ci a payé la prime au commissionnaire.

« La confiance publique et la facilité des affaires veulent, dit Émérigon (t. II, p. 132), qu'en cette matière (l'assurance) le commissionnaire soit revêtu des actions actives et passives de son commettant, et que pour l'exécution des polices d'assurances il n'y ait vis-à-vis du tiers presque aucune différence entre celui qui agit pour son intérêt personnel et celui qui agit pour l'intérêt d'un ami. »

Tel était, en effet, l'ancien droit (1).

On peut encore aujourd'hui induire de certains arrêts que le commissionnaire qui fait assurer pour compte, bien que le commettant soit même nommé au moment de la police, est engagé envers l'assureur.

Dès lors, quoique la personne soit nommée après la souscription de la police, le commissionnaire reste aussi obligé.

Celui encore qui, porteur d'un connaissement, argumenterait d'une police pour compte de qui il appartiendra, pour prétendre que, rien n'ayant été chargé pour son compte, il ne doit pas la prime, ne serait pas écouté, car si le navire eût péri, il pouvait exciper du connaissement (2).

Mais il a été jugé que le commissionnaire n'est nullement

---

(1) Valin, liv. III, tit. VI, art. 3, *Ordonnance de* 1681 ; Boulay-Paty, t. III, p. 307 ; Alauzet, t. I, p. 409 ; Aix, 17 juillet 1829 ; S. V., 29-2-346 ; Bordeaux, 6 avril 1830 ; S. V., 30-2-211 ; Aix, 5 juillet 1833 ; S. V., 34-2-143.

(2) Emérigon, t. I, chap. XI, sect. 3, § 4 ; Alauzet, t. I, p. 415.

obligé s'il a été nommé par un courtier faisant l'assurance avec un ordre d'assurer pour compte (1).

Il résulte de ce qui précède que si le commissionnaire veut se soustraire à toute responsabilité, il doit déclarer expressément, dans la police même, qu'il n'agit qu'en qualité de *procureur* et *qu'il n'entend obliger que son commettant* (2).

Valin, sur une des questions examinées plus haut, fait une distinction que n'admet pas M. Alauzet (t. I, p. 412).

L'assureur devrait signifier qu'il n'accepte pas la nomination de la personne faite au moment de la police.

« Ou la personne a été nommée, dit Valin (t. I, p. 411), avant tous risques commencés, ou elle ne l'a été que depuis. Au premier cas, si l'assureur ne veut pas accepter la nomination de la personne, en libérant celui qui a stipulé l'assurance, il faut qu'il en fasse une signification en règle, avec déclaration qu'il se désiste de l'assurance, et alors l'assurance sera nulle, si celui qui l'a stipulée ne se rend caution solidaire de la prime. Au second cas, l'assureur n'aura besoin d'aucune espèce de formalité pour conserver son action directe pour la prime contre celui avec qui il aura passé la police d'assurance (3). »

« Cette décision de Valin impose à l'assureur des formalités et des embarras que rien ne semble devoir mettre à sa charge, dit M. Alauzet. Nous pensons, au contraire, sans

---

(1) Bordeaux, 7 juin 1836; Alauzet, t. I, p. 413 et 414.

(2) Boulay-Paty, t. III, p. 309; Locré, t. IV, p. 30; Alauzet, t. I, p. 410.

(3) Valin, sur l'article 3.

revenir d'ailleurs sur les principes déjà exposés, que cette distinction profite à l'assureur qui doit conserver, sans doute, sa liberté d'action, et refuser une assurance qui ne lui convient pas dans ses termes.

285. Puisque le commissionnaire peut être responsable vis-à-vis de l'assureur, de même que l'assuré, il a droit et qualité pour réclamer le paiement de la perte, à la charge de travailler au sauvetage et de rendre compte des effets sauvés (1). Le même droit compète au commettant lorsqu'il est nommé (2).

Ce droit appartient aussi à tout individu désigné dans un connaissement qui a trait aux objets assurés (3).

« L'exécution de l'assurance, dit M. Boulay-Paty, commentateur d'Émérigon (t. I, p. 133), pourra être poursuivie

---

(1) Émérigon, t. I, chap. V, sect. 3; Valin, liv. III, t. IV, art. 3. *Ordonnance de* 1681 ; Locré, t. IV, p. 33 ; Bordeaux, 6 avril 1830 et 7 juin 1836, arrêts déjà cités ; trib. de comm. de Marseille, 19 août 1832 ; *Journ. du Palais*, v° *Assurances maritimes*, p. 29, n° 509 ; Orléans, 7 janvier 1845 ; *Journal du Palais*, p. 39, n° 733.

Le tribunal de Marseille (19 octobre 1825 ; voy. Dageville, 3-492) a décidé que le commissionnaire qui a fait assurer peut, après le délaissement, exiger des assureurs le paiement intégral de l'assurance. Mais ces derniers ont le droit, lorsque le propriétaire assuré détient en pays étranger le sauvetage, d'empêcher que le commissionnaire ne fasse compte à son mandant du recouvrement de l'assurance.

(2) Voy. arrêt de Colmar, 27 novembre 1848 ; Lehir, 1851, p. 22.

(3) Quenault, p. 162 ; Alauzet, t. I, p. 414 ; Lehir, 1851, p. 23 ; Pardessus, t. III, n° 826 ; trib. de comm. de Marseille, 28 août 1828 ; *Journal de Marseille*, dixième année, p. 52 ; même trib., 19 octobre 1825 ; A. D., v° *Assurances maritimes*, p. 216, n° 516.

par celui qui, présentant un connaissement entièrement conforme aux marchandises assurées, prouvera ainsi, que les marchandises lui appartiennent, et que c'est pour son compte qu'on les avait fait assurer. Mais de quelque manière que le commissionnaire ait fait faire l'assurance, il se trouve personnellement engagé envers l'assureur, qui n'a traité qu'avec lui.

De là cette autre conséquence, que l'assureur pouvant diriger son action contre le commissionnaire pour compte (1), alors même que le commettant est nommé dans la police, les exceptions opposables à l'assuré peuvent être opposées au commissionnaire (2).

C'est par suite de ces principes non contestés qu'il a été décidé que l'assureur ne peut élever contre l'assuré commissionnaire la question de propriété (3), et il se libère valablement en payant ce dernier.

286. Cependant, lorsque l'assureur est poursuivi en paiement par le commissionnaire, celui-ci peut-être obligé de nommer son commettant (4).

Cette exception établit une différence entre la commission à l'assurance et les autres contrats du même genre,

---

(1) Aix, 17 juillet 1829; Grün et Joliat, *Journal Ass.*, t. I, p. 225; Locré, 1851, p. 33 et suiv.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 2 mars 1830; *Journ. du Palais*, p. 52, n° 983; Aix, 7 janvier 1823; S. V., 23-2-258; même Cour (1re ch.), 17 juillet 1829; voy. aussi Grün et Joliat, t. I, p. 225.

(3) Voy. Boudousquié, p. 315.

(4) Aix, 16 avril 1839; J. P., 513, 9.

dans lesquels le commissionnaire peut toujours se dispenser de faire connaître son commettant.

Une des principales raisons de cette différence vient de ce que l'assureur doit pouvoir se procurer la preuve qu'il y a eu des choses réellement mises en risque (1).

287. Le commissionnaire à l'assurance est soumis envers le commettant aux mêmes obligations que les autres commissionnaires ; le contrat engendre les mêmes droits.

Ainsi sont assujétis à la même règle : l'acceptation du mandat, l'omission de l'exécuter, son exécution partielle ou non conforme à l'ordre du commettant, les avis à donner à ce dernier.

288. La formation du contrat de commission pour faire assurer est donc expresse ou tacite, comme celle du tout autre mandat, mais le commissionnaire qui a omis de faire assurer ne sera soumis à aucune responsabilité si le navire est arrivé à bon port (2).

Celui qui a *l'habitude* de faire assurer un navire est responsable du défaut d'assurance, encore bien qu'il n'ait pas reçu d'ordre ; si, au contraire, l'assurance n'a pas été omise, la prime qu'il a payée lui est due, bien que le navire arrive à bon port (3).

---

(1) Grün et Joliat, p. 99 ; Boudousquié, p. 128 ; Pardessus, *Droit commercial*, t. III, n° 826 ; voy. encore arrêt d'Aix, 16 avril 1839, déjà cité : Delamarre et Lepoitvin, t. II, n° 270.

(2) Émérigon, t. I, p. 149 et 150.

(3) Rennes, 9 juillet 1834 ; Delamarre et Lepoitvin, t. I, n°s 80 et 309.

Le commissionnaire qui a écrit à son correspondant qu'il va faire assurer, peut répéter la prime contre ce commettant, si celui-ci n'a pas répondu, et si une prime a été payée. On peut dire, dans ce cas, qu'il y a eu, de la part du commettant, commission tacite pour l'assurance (1). Au contraire, le commissionnaire qui n'a reçu aucun ordre de faire assurer, et qui ne peut invoquer le mandat tacite, ne peut retenir la prime en cas d'heureuse arrivée du navire (2). On pourrait, cependant, dire en sa faveur, qu'il a fait, comme *negotiorum gestor*, un acte utile, puisque le sinistre pouvait arriver; mais on répond avec plus de raison : le sinistre n'ayant pas eu lieu, l'utilité de l'assurance n'est pas démontrée, et la fiction d'un avantage éventuel ne peut remplacer un avantage réel.

M. Alauzet (t. II, p. 418) reconnaît que, le sinistre arrivant, les droits du commissionnaire qui a dépassé le taux de la prime fixe, mais en n'excédant pas celui de la place, ne doivent pas être méconnus..

Le contrat d'assurance est toutefois valable, si l'assurance, faite sans ordre par un commissionnaire acheteur, sur une marchandise expédiée au destinataire, a été ratifiée implicitement par le destinataire (3).

289. Si l'ordre est exprès, le commissionnaire qui a reçu

(1) Emérigon, t. I, chap. V, section 6; Del. et Lep., t. II, n° 314.

(2) Voy. Dalloz, n° 294.

(3) Trib. de comm. de la Seine, 25 septembre 1843; *Gazette des Tribunaux* des 25 et 26 septembre 1843; Dalloz, n° 292; Emérigon, t. I, chap. V, sect. 6.

l'ordre de contracter une assurance est tenu de remplir ce mandat sous peine de dommages-intérêts (1).

1° S'il a reçu les fonds;

2° S'il s'occupe habituellement de semblables mandats;

3° Si ce mandat lui a été donné comme condition essentielle d'une autre opération dont il s'est chargé. (Comm. marit. de la Grande-Bretagne, art. 89.)

L'article 90 du même Code porte : « Tout commissionnaire doit agir avec la plus exacte diligence; il est responsable de sa faute, excepté dans le cas où il s'est conformé à l'usage de la place.

Ces principes proclamés par les législations étrangères doivent certainement être admis comme la règle entre l'assureur et l'assuré.

290. On sait aussi que le mandat donné au commissionnaire peut être facultatif. Or, le mandat facultatif ne soumet le commissionnaire à aucune responsabilité pour défaut d'exécution, s'il n'y a pas faute grave de sa part. Mais, dans l'espèce d'une assurance, l'idée d'un mandat sous cette forme est une *abstraction*.

291. Le commissionnaire qui excède ou qui ne remplit pas son mandat, se rend les événements propres et est chargé du risque (2).

Si l'assurance, commise pour la totalité, n'a été faite que pour partie, le commettant ne peut demander, en cas de

(1) Bruxelles, 23 juin 1843; *Revue des Assurances*, t. II, p. 192; Bruxelles, 18 juillet 1840; *id.*, t. II, p. 191.

(2) Bordeaux (4e ch.), 23 nov. 1830; S., 31-2-80; Dalloz, n° 294.

sinistre, contre le commissionnaire, que le paiement de la chose non assurée (1).

Le commissionnaire ne peut se dispenser d'exécuter les ordres du commettant même en suivant les usages de la place. Ainsi, il ne doit pas faire assurer avec la clause *franc d'avaries*, quand il a reçu l'ordre d'assurer à tout événement (2). Il doit donc rechercher une assurance qui puisse couvrir le risque dans ces dernières conditions.

Cependant s'il y a péril en la demeure, le commissionnaire doit faire assurer même avec clause *franc d'avaries*.

Dans le cas où le commettant a donné simplement l'ordre de *faire assurer*, il ne peut se plaindre que le commissionnaire ait suivi les usages de la place pour la clause *franc d'avaries* (3).

292. Le commissionnaire ne peut faire une assurance dans un autre lieu que celui qui lui est imposé par le mandat.

S'il est chargé d'assurer sur la place de Marseille, il ne peut assurer sur celle du Havre. Si donc il y a faillite ou insolvabilité de la part des assureurs qu'il a choisis en dehors des ordres qui lui étaient donnés, il engage sa responsabilité (4).

---

(1) Delamarre et Lepoitvin, t. II, no 93.

(2) Il en est autrement si le mandat est facultatif. Emérigon, t. I, chap. V, sect. 6, § 1, p. 166; Boulay-Paty, t. III, p. 314; Locré, t. IV, p. 42; Delamarre et Lepoitvin, t. II, n° 93; Alauzet, t. I, p. 419.

(3) Emérigon, t. I, p. 147.

(4) Delamarre et Lepoitvin, t. II, no 155.

L'ordre sur le lieu de l'assurance a, du reste, une valeur réelle, puisque les polices des différentes places ne contiennent pas les mêmes conditions.

293. Le commissionnaire ne peut contracter à un taux de prime plus élevé que celui qui a été fixé par le commettant; l'excédant de la prime est à sa charge s'il y a excès dans le mandat sur ce point (1).

Toutefois, il faut considérer, dit M. Locré (2), si le commissionnaire a été forcé par les circonstances et a fait ce qui, dans la situation des choses, pouvait être le plus utile au commettant.

Un arrêt d'Aix du 7 décembre 1831 a jugé que lorsque l'assurance a été contractée avec une prime plus forte que celle qui a été fixée par le commettant, le commissionnaire était tenu de payer toute la somme déboursée par l'assuré.

Mais, comme le fait remarquer M. Dalloz, n° 293, cette décision présente trop de sévérité, et le commissionnaire ne doit être obligé qu'au paiement de la somme excédant les conditions du mandat (3).

Ainsi, le commissionnaire qui a dépassé le taux de la prime n'en doit que la différence.

Cette décision est conforme à la disposition du droit

---

(1) Valin, liv. III, tit. VI, art. 3 de l'*Ordonnance de* 1681; Alauzet, t. I, p. 418; le commissionnaire qui n'a pu réaliser l'assurance par suite du taux exigé n'est pas responsable. Voy. trib. de comm. de Marseille, 18 juin 1850; Lehir, 1851, p. 306.

(2) Tome IV, p. 41.

(3) Voy. Emérigon, t. I, chap. V, sect. 6.

romain (LL. III et IV, ff. *mandati*, § 8, *inst. eod.*) (1).

294. On a enseigné que le commissionnaire a un privilége sur l'assurance à l'encontre des tiers pour le montant de la prime par lui payée en l'acquit du commettant (2), et lorsqu'il est resté nanti de la police et de la quittance de la prime.

Mais cette doctrine est contestée par M. Locré, t. IV, p. 45 (3); les priviléges étant de droit étroit, le privilége pourrait résulter toutefois de la subrogation conventionnelle consentie par l'assureur.

Suivant M. Alauzet, le privilége a sa raison dans le droit de rétention; ce principe, dit-il (t. I, p. 419), établi par la Cour de Rouen, nous semble juste; mais il est au moins très-douteux qu'il pût être appuyé sur l'art. 93 du Code de commerce, écrit uniquement pour le commissionnaire chargé de faire vendre des marchandises (4). Mais voyez sur ce point notre ouvrage de la commission (t. I, p. 346 et suiv).

295. Lorsque le contrat a été exécuté dans les limites du mandat donné, le commissionnaire qui fait assurer pour compte n'est point responsable de la faillite des assureurs

---

(1) Emérigon, t. I, p. 145.

(2) Persil, p. 183, 184; Paris, 4 décembre 1832; *Gazette des Tribunaux*, 22 décembre 1832; Rouen, 5 mai 1823; J. P., 501, 28; voy. *contrà*, Locré, t. IV, p. 45; Cass., 23 juin 1830, s. 18-1-46.

(3) Il faut cependant faire remarquer que nous avons dit plus haut : que le commettant était tenu de la prime envers l'assureur comme le commissionnaire.

(4) Voy. *contrà*, *Encyclopédie du droit*, par MM. Sebire et Carteret, v° *Commiss.*, n° 461; et Del .et Lep., t. I, n° 108; t. II, n° 390.

qu'il a choisis, si d'ailleurs ces derniers étaient *in bonis* quand l'assurance a été contractée, si en effet leur réputation de solvabilité était notoire (1). (Voy. *infrà*, n° 297.)

296. Mais lorsque la perte est arrivée, le commissionnaire doit faire toutes diligences pour recouvrer le montant de l'assurance.

Ainsi, il est responsable, si par suite de la négligence apportée à ce recouvrement, l'insolvabilité de l'assureur survient, et que l'indemnité ne puisse plus être recouvrée (2); telle est l'opinion d'Émérigon (3) et de Boulay-Paty (4). Locré (5), au contraire, dit qu'il faut consulter les termes du mandat, apprécier si le commissionnaire a été chargé d'en poursuivre l'exécution.

Sur ce point, nous pensons que lorsque la police est au nom du commissionnaire, ce dernier est tenu de veiller au recouvrement de l'indemnité; l'assureur ne connaît que lui. Le commissionnaire a le droit direct de réclamer la perte; c'est dès lors pour lui un devoir de l'exiger.

---

(1) Valin, liv. III, tit. VI; Emérigon, t. I, ch. V, sect. 7; Boulay-Paty, t. III, p. 314 et 315; Locré, t. IV, p. 37; Alauzet, t. I, p. 417; Dalloz, n° 295.

Le commissionnaire qui s'est rendu garant de la solvabilité des assureurs est soumis au paiement de la perte, sans pouvoir opposer au commettant le bénéfice de discussion (Emérigon, t. I, p. 148). Casaregis, *Disc.* 68, n° 11.

(2) Grün et Joliat, p. 101, 102.

(3) Tome I, chap. V, sect. 7.

(4) Tome III, p. 315 et suiv.

(5) Tome IV, p. 39 et 40.

Le commissionnaire doit donc faire tous les actes qui se rattachent directement ou indirectement à son mandat; tel est l'intérêt du commerce (1).

Si même le commissionnaire doit recouvrer le montant des sommes assurées, alors que le mandat semble muet sur ce point; il est certain que lorsque le mandat est exprès, son engagement est plus pressant.

Ainsi encore, dans ce cas, le commissionnaire qui oublie de recouvrer le montant de l'assurance, et qui mériterait qu'on lui opposât la prescription, serait responsable, pourvu toutefois que le commettant, par sa faute, ne l'eût pas mis dans l'impossibilité d'agir (2).

S'il y a lieu de faire le paiement après sinistre, et que le

---

(1) Celui qui est porteur d'une police, soit par endos, soit parce qu'elle est payable au porteur, doit, en réclamant les sommes assurées, faire la déclaration prescrite par l'article 379 du Code de commerce (11 août 1823, trib. de comm. de Marseille; *Journal de Marseille*, t. IV, p. 229).

Le commissionnaire doit, dès lors, non-seulement déclarer les assurances et emprunts à la grosse qu'il a faits pour le compte de l'armateur, mais encore les assurances et emprunts faits et ordonnés par l'armateur (13 août 1824, trib. de comm. de Marseille; *Journal de Marseille*, t. V, p. 241).

Il y a mieux : l'assuré commissionnaire doit déclarer non-seulement qu'il n'a fait aucune assurance sur l'objet assuré, mais encore qu'il n'est pas à sa connaissance que son commettant en ait fait ou fait faire (2 mars 1830, trib. de com. de Marseille; *Journal de Marseille*, onzième année, p. 212).

(2) Cass., 26 mars 1823; S. V., 24-1-53; reject du pourvoi contre un arrêt de la Cour de Rennes du 26 juillet 1819.

commissionnaire ait fait connaître à l'assureur le commettant ; l'assureur et l'assuré véritable sont alors en présence. Sans doute, le commissionnaire pourra encore réclamer les sommes résultant de l'assurance, mais le commissionnaire, ayant pour ainsi dire disparu, et l'assureur et l'assuré se trouvant en présence, cette situation règle les droits résultant de la compensation. Ainsi, suivant M. Troplong (*du Mandat*, n° 567), l'assureur pourra bien compenser avec le commettant, mais non avec le commissionnaire, si ce n'est pour la prime due (1).

297. La faillite de l'assureur impose au commissionnaire des obligations autres que celles déjà indiquées ; il doit en avertir son commettant, faire résilier la police, s'il y a lieu, et contracter une nouvelle assurance (2).

Suivant certains auteurs, tout, au contraire, pour la solution des questions que nous venons d'énoncer, dépend encore des termes du contrat ; ainsi le commissionnaire ne doit faire réassurer que s'il en a été chargé spécialement (3).

M. Dalloz, n° 96, pense avec raison que cette opinion

---

(1) Au surplus, lorsque le sinistre arrive, et que le commissionnaire a désigné aux assureurs la personne du commettant, le commissionnaire ne cesse pas d'être obligé au paiement de la prime, s'il n'a point eu lieu, mais le commettant peut agir contre l'assureur, et celui-ci contre ce dernier. Le commissionnaire, cependant, ne perd pas le droit d'agir *nomine proprio* et d'exercer les droits qui appartiennent au véritable assuré. (Dalloz, n° 288.) Voyez Delamarre et Lepoitvin, t. II, n° 269.

(2) Valin, liv. III, tit. VI, p. 31, n° 3.

(3) Voy. Alauzet, t. I, p. 418.

est trop absolue, et pour décider si le commissionnaire est en faute, il faut avoir égard aux rapports existants entre celui-ci et le commettant, rechercher s'il en résulte que le commissionnaire devait contracter une nouvelle assurance.

S'il faut, suivant Valin (art. 3 *de l'Ordonnance*, titre des *Assurances*), un ordre positif pour faire réassurer, lorsque l'assureur est tombé en faillite, Émérigon pense (t. I, p. 148) qu'un nouvel ordre n'est pas nécessaire pour *faire réassurer aux frais du failli lui-même le risque pendant* (1). Ces frais, dans ce cas, sont légitimes.

Au surplus, le commissionnaire assuré ne doit pas oublier, dans tous les cas, de demander caution contre l'assureur tombé en faillite (2.)

298. Le commissionnaire n'est qu'un simple mandataire lorsque, ayant assuré pour compte, il a fait connaître le véritable propriétaire et a touché le montant du sinistre. Ainsi, dans l'espèce, la répétition des sommes versées par l'assureur, quand elle est motivée par l'exercice d'un juste droit, ne peut avoir lieu que contre le commettant assuré (3).

Telle est, en effet, la doctrine pleine d'équité et résultant d'un arrêt de la Cour d'Aix du 10 juin 1842. M. Alauzet (t. I, p. 411) incline cependant vers une doctrine contraire.

Mais le commissionnaire est soumis à une action dont la durée est de trente ans (4), s'il a contracté une assurance

(1) Voyez aussi Emérigon, t. I, chap. VIII, sect. 16.

(2) Art. 346 C. com. ; Boulay-Paty sur Emérigon, t. I, p. 149.

(3) Dalloz, n° 289.

(4) Dalloz, n° 290.

qu'il savait ne pas être sérieuse, et s'il s'est rendu complice de la fraude du commettant (1).

Il s'agit, en effet, dans l'espèce, d'un fait personnel au commissionnaire résultant d'un quasi-délit.

Si au contraire ce dernier est de bonne foi, il serait, suivant un arrêt de Bordeaux (*vide infrà*), soumis à la prescription résultant du contrat d'assurance, ce qui justifierait la doctrine de M. Alauzet. On sait, en effet, que toute action dérivant du contrat d'assurance se prescrit par cinq ans. Dès lors l'assureur qui, après avoir payé la perte entre les mains du commissionnaire de bonne foi, actionne en répétition ce même commissionnaire, qui a transmis les fonds au commettant, doit être déclaré non recevable s'il agit après cinq ans (2). Cette doctrine d'un arrêt de Bordeaux (5 août 1840) admet, comme on le voit, dans certaines limites, la responsabilité du commissionnaire.

---

(1) Emérigon, t. I, ch. V, sect. 5 ; ch. II, sect. 4 ; Valin, t. II, p. 34 ; Pothier, des *Assur.*, et Estrangin, n° 98 ; Locré, *Esprit du C. de comm.*, art. 332 ; Dageville, t. III, p. 49 ; Boulay-Paty, *Droit marit.*, t. III, p. 306 et suiv. ; Delaborde, des *Avaries*, n° ; 97 Alauzet, des *Assur.*, t. I, n° 211 et suiv. ; Lemonnier, *Pol. d'assur.*, t. II, n°s 380 et 407.

(2) Bordeaux, 5 août 1840 ; S. V., 41-2-824. L'arrêt d'Aix du 10 juin 1842, sans avoir égard à la prescription, a déclaré que le commissionnaire ne pouvait être attaqué, ainsi que nous l'avons déjà mentionné. « Considérant, dit l'arrêt dont il s'agit, que le fondement de la répétition étant l'équité, qui ne permet pas de s'enrichir du bien d'autrui, il a toujours été de principe, en cette matière, que cette action n'existe point contre celui qui, ayant reçu de bonne foi, s'est dessaisi de même, que c'est surtout au simple commissionnaire comme mandataire que cette règle doit être appliquée, etc., etc. »

La Cour de cassation (chambre civile, 8 mai 1844) (1) a rejeté le pourvoi contre la décision de Bordeaux qui vient d'être mentionnée.

---

(1) Voy. *Gazette des Trib.* du 10 mai 1844.

Voici les termes importants de l'arrêt de Bordeaux :

« Attendu que, dans les polices souscrites le 16 avril 1830, Foussat frères et Cᵉ ont stipulé pour compte de qui que ce soit pour les assurances faites sur le corps du navire américain *le Léonidas*, et pour les marchandises chargées dans ledit navire; qu'ils ont agi en vertu de la commission qui leur était donnée par Gassiot, suivant les lettres écrites de Mexico et Tuspan, les 10 mars et 19 avril 1830;—Attendu que Foussat frères et Cᵉ ont donné connaissance aux assureurs tant des lettres qu'ils recevaient de Gassiot que des pièces et documents relatifs au prétendu chargement, expédition et naufrage du *Léonidas;* que c'est à la vue de la lettre écrite par Gassiot, le 10 mars 1831, et des expéditions du rapport de mer, qu'ils acceptèrent l'abandon, et que lorsqu'au mois d'août 1831, ils ont payé le montant de l'assurance dans les mains des intimés, ils ont parfaitement connu que ceux-ci recevaient pour le compte de Gassiot; — Attendu qu'il est également constant au procès que Foussat frères et Cᵉ ont vidé leurs mains dans celles des créanciers de Gassiot et des porteurs de ses traites; qu'ils ont fait signifier le compte de l'emploi des sommes reçues et rapporté les quittances des créanciers du sieur Gassiot;— Attendu que, dans la réception de leur mandat et son exécution, la bonne foi des intimés est incontestable et n'est pas contestée; — Attendu que, par sa lettre du 1ᵉʳ avril 1830, Gassiot a reconnu que les intimés s'étaient dessaisis des sommes reçues pour son compte des assureurs du *Léonidas;*—Attendu que les assureurs ont intenté leur action le 29 septembre 1838, six ou sept ans après le paiement par eux fait, et plus de cinq ans après que les intimés s'étaient dessaisis de toutes les sommes reçues pour le compte du sieur Gassiot; — Attendu que Foussat frères et Cᵉ soutiennent que cette action est

299. Le commettant, certainement, ne pourrait profiter de la fraude du commissionnaire.

Pothier cite cependant un arrêt du Parlement d'Aix, du

---

non recevable parce qu'elle est prescrite aux termes de l'art. 432 C. com.;—Attendu que les assureurs repoussent l'application de l'art. 432 C. com. par deux motifs : 1° parce que leur action ne dérivait pas du contrat d'assurance, qu'elle n'a pas pour objet la nullité des polices, mais la répétition des sommes indûment perçues par Foussat frères et Ce, répétition résultant d'un quasi-contrat, et qui peut être exercée pendant trente ans ; 2° parce qu'en matière d'assurance, le commissionnaire est considéré comme véritable assuré, et répond du dol de son commettant ; — Attendu que si, d'après les principes généraux du droit civil, celui qui a payé ce qu'il ne devait pas a trente ans pour en faire la répétition, il faut reconnaître que d'après les mêmes principes, le mandataire qui agit dans les limites de son mandat, ne s'oblige pas personnellement, que celui avec lequel il a contracté n'a d'action que contre le commettant, et que le mandataire qui a reçu un paiement en sa qualité, et qui s'est dessaisi des deniers reçus, n'est pas personnellement sujet à la répétition, laquelle doit être intentée contre le mandant : d'où il suit que si les principes généraux du Code civil donnent trente ans aux assureurs pour exercer leur action, ils fournissent aussi une exception péremptoire à Foussat frères et Ce ; — Attendu qu'il est constant, en fait, que les intimés ont agi comme commissionnaires de Gassiot, et qu'en exécution de leur mandat ils se sont dessaisis des sommes qu'ils avaient reçues pour compte, d'où il faudrait conclure que si les appelants ont l'action en répétition, c'est contre Gassiot et non contre les intimés qu'ils auraient dû la former ; — Attendu que, pour se soustraire à l'application des principes généraux du droit, les assureurs soutiennent que les sommes par eux indûment payées ont été reçues par MM. Foussat frères et Ce comme commissionnaires en matière d'assurance, et qu'en cette qualité ils sont tenus personnellement de

mois de mai 1744, qui, dans ce cas, juge le contrat valable.

300. Nous venons de parler du commissionnaire qui

---

la restitution des sommes indûment reçues ; — Attendu, dès lors, que l'action intentée par les assureurs a sa source dans la qualité de Foussat frères et Cᵉ, considérés comme commissionnaires des assureurs ; que, d'autre part, les appelants agissent comme assureurs en restitution des sommes payées en leur qualité ; qu'ainsi la double qualité des demandeurs et des défendeurs, et l'objet de l'action, démontrent invinciblement que cette action dérive du contrat d'assurance, et qu'elle tombe sous l'application de l'art. 432 C. com. ; — Attendu que si, en thèse générale, celui qui fait assurer pour compte est considéré comme véritable assuré, ce n'est en vérité qu'une fiction introduite pour la sûreté des contractants en matière d'assurance, et que, quant à la moralité de leurs actes et au dol personnel, il n'y a pas identité parfaite entre le commettant et le commissionnaire; —Attendu que, s'agissant de savoir si le commissionnaire peut profiter des dispositions de l'art. 432 C. com., il est juste de prendre sa bonne foi en considération ; que si, dans ce cas, il doit rester soumis à l'action des assureurs pendant les cinq ans qui leur sont accordés pour exercer leur action, il est juste également qu'il puisse invoquer une prescription sous la protection de laquelle il a contracté ; — Attendu que l'esprit de la juridiction commerciale se joint à des raisons d'équité pour le décider ainsi ; que la fortune des négociants dépendant de l'éventualité de leurs opérations, surtout en ce qui concerne le commerce maritime, la loi n'a pas dû les soumettre à des engagements dont le terme serait incertain, et qui, par cela même, seraient dépourvus de garantie ; qu'il est juste que le négociant commissionnaire qui a opéré une assurance pour le compte d'autrui ne soit pas tenu, pendant trente ans, des conséquences d'un fait qui ne lui est pas personnel et qu'il n'a pas connu ; — Attendu que l'art. 432 C. com. est général et s'applique à toute action qui dérive du con-

fait assurer un risque maritime. La loi reconnaît le courtier dans les assurances maritimes; ces courtiers rédigent les

---

trat d'assurance; qu'il n'y a pas de motif juridique pour priver de son bénéfice le commissionnaire qui a fait l'assurance, puisque ayant stipulé de bonne foi, sa qualité étant reconnue, et s'étant écoulé cinq années sans être inquiété par les assureurs, il a dû se considérer comme libéré de toutes les conséquences de ses actes, etc. »

Pourvoi des assureurs (admis au rapport de M. Troplong) pour violation des art. 1376 et 1377 C. civ. et fausse application de l'art. 432 C. com., en ce que l'arrêt attaqué a déclaré éteinte par la prescription de cinq ans l'action en répétition formée par les assureurs contre les sieurs Foussat frères, bien que cette action ne dérivât point de la police d'assurance, mais uniquement du quasi-contrat qui s'était formé avec ces derniers, par suite du paiement qui leur avait été fait par erreur, et que, dans tous les cas, le dol du commettant dont les sieurs Foussat devaient répondre comme s'ils étaient les véritables assurés, rendait inapplicable, même vis-à-vis de ces commissionnaires, l'art. 432 C. com., double rapport sous lequel il ne pouvait y avoir lieu qu'à la prescription trentenaire.

Sur cet arrêt est intervenu celui de la Cour de cassation du 8 mai 1844, dont voici les considérants :

Attendu qu'il est constaté et formellement déclaré par l'arrêt attaqué : 1° que lors de l'assurance du navire *le Léonidas* et de son chargement, Foussat frères, qui ont stipulé au contrat pour compte de qui que ce soit, étaient les commissionnaires de Gassiot et agissaient uniquement dans son intérêt et par ses ordres ; — 2° Qu'ils ont donné connaissance aux assureurs des lettres de Gassiot et de tous les documents par lui transmis pour constater la perte du *Léonidas* et de son chargement; — 3° Qu'ils ont versé dans les mains de Gassiot ou de ses porteurs d'ordre la totalité des sommes qu'ils ont reçues pour son compte des assureurs, après le délaissement notifié et accepté; — 4° Enfin que Foussat frères ont agi de

contrats ou polices d'assurances, concurremment avec les notaires ; ils en attestent la vérité par leur signature, et cer-

---

bonne foi dans tout le cours de l'opération, et qu'on ne leur a imputé aucun tort ou reproché aucune faute; — Attendu que la demande en répétition des sommes payées par les assureurs, formée contre Foussat frères, ne repose sur aucun fait qui soit personnel à ces derniers, mais uniquement sur la fraude et le dol dont Gassiot se serait rendu coupable, en simulant une opération maritime et en faisant assurer des objets qui n'existaient pas;

Attendu, en droit, que le commissionnaire ou le mandataire ne répond point du dol du commettant ou du mandant, et que, si les sommes qu'il a reçues n'étaient pas réellement dues à celui pour le compte de qui elles ont été payées, il n'est pas personnellement obligé à la restitution; — Attendu que s'il est admis, en matière d'assurances, que l'assuré pour compte ou le commissionnaire a les mêmes droits et est tenu des mêmes obligations que l'assuré, cette exception aux règles ordinaires du mandat doit être renfermée dans les limites du contrat d'assurance, et que le commissionnaire ou assuré pour compte a alors le droit d'opposer les déchéances et prescriptions particulières relatives à ce contrat; — Attendu qu'aux termes de l'art. 432 C. com., toute action dérivant d'une police d'assurance est prescrite par cinq ans à compter de la date du contrat; — Attendu que l'action des demandeurs dérivait évidemment, dans le sens de cet article, de la police d'assurance du *Léonidas*, puisque elle avait pour objet la répétition des sommes payées en exécution de cette police et pour les risques auxquels s'étaient soumis les assureurs; — Attendu que, si la situation et la fraude pouvaient empêcher l'application de la prescription quinquennale établie par l'art. 432 précité, ce ne serait qu'à l'égard de celui qui, s'en étant rendu coupable, devrait répondre de ses faits personnels; — Que, dans ce cas exceptionnel, et après l'expiration de cinq années à partir du contrat d'assurance, le commissionnaire n'est plus identifié

tifient le taux des primes pour tous les voyages de mer ou de rivière (1) (art. 77 du Code de comm.); et, comme le dit avec raison M. Mollot (p. 435), ils doivent connaître les principes sur le contrat d'assurance (2).

Nous devons faire remarquer que les courtiers ont le droit de certifier le taux des primes à l'exclusion des notaires (3).

Mais, dans le silence de la loi, le privilége de l'authenticité n'appartient pas aux polices rédigées par les courtiers. Au contraire, les polices rédigées par les notaires (art. 79 du C. de comm.) sont authentiques et font foi jusqu'à inscription de faux. (Art. 1317 C. N.; loi du 2 ventôse an IX, art. 19.) (4).

Le courtier ne peut se rendre assureur. (Art. 85, 86 et

---

avec son commettant, et ne reste pas soumis à une action en répétition qui, d'après le droit civil, ne serait prescrite que par le laps de trente années; — Attendu qu'en le décidant ainsi et en déclarant l'action des demandeurs prescrite en ce qui concerne Foussat frères personnellement, la Cour royale de Bordeaux n'a pas faussement appliqué l'art. 432 C. com., dont elle a fait au contraire une juste application, et qu'elle n'a violé aucun des articles du Code civil invoqués à l'appui de ce moyen de cassation, — Rejette.

(1) Le taux ordinaire de la commission du courtier d'assurances maritimes est 7 1/2 pour 100 de la prime.

(2) La mission des courtiers n'empêche point une partie de s'adresser directement à l'assureur pour contracter. A Paris, cependant, les Compagnies d'assurances maritimes n'acceptent des assurances que par l'intermédiaire des courtiers reconnus par la loi.

(3) Mollot, p. 435.

(4) Mollot, *loco citato* et page 452.

87 C. de comm.) L'ordonnance de 1681, l. III, tit. VI, art. 68, ne défendait aux courtiers de prendre intérêt que dans les assurances faites par leur entremise (1).

Le Code de commerce français est beaucoup plus sévère. Au surplus, si l'assurance était faite par un courtier assureur, le contrat ne serait pas nul en principe, mais le contrevenant est soumis aux peines édictées par la loi (2).

CHAPITRE XXXI.

RÉSUMÉ.

Sommaire.

301. Caractère général du droit en matière d'assurances maritimes.

301. Nous venons de présenter sur l'assurance maritime les principes qui doivent guider dans l'appréciation des questions que peut soulever cette matière.

Il ressort des explications que nous avons données, qu'on doit considérer l'assurance notamment comme un contrat *aléatoire,* mais surtout et entre tous de bonne foi.

Par ce mot aléatoire on comprend que, puisqu'il y a une chance à courir dont la prime est le prix, le contrat d'assurance doit être maintenu dans toutes les conditions qui en constituent l'*alea.*

Apprécié à ce point de vue, le contrat d'assurance est

---

(1) Emérigon, t. I, chap. V, sect. 9; Pothier, n° 94.

(2) Locré, t. IV, p. 22; voy. t. I, p. 52 et suiv.

compris dans toutes les prescriptions que la loi ou la convention imposent à l'assuré.

Si l'on ne tient pas compte, en effet, de l'*alea* et des conditions qui le déterminent, on discute sur un contrat d'une toute autre espèce que l'assurance, espèce même à laquelle il serait difficile de donner un nom qui en indique la nature.

Si le contrat d'assurance est *aléatoire*, on ne doit pas hésiter à appliquer les règles que nous avons posées en traitant des risques.

C'est une erreur en matière d'assurance, parce que l'assuré a payé une prime de ne s'occuper, lorsqu'un débat surgit, que de faire sortir le contrat à effet au profit de l'assuré.

La prime est toujours infiniment moindre que l'obligation qui pèse sur l'assureur ; il n'y a donc aucune parité entre la situation de l'assureur et celle de l'assuré, et c'est précisément cette différence qui indique bien quelle est la nature du contrat que nous avons examiné.

On plaindra, il est vrai, quelquefois l'assuré parce qu'il est déchu du bénéfice du contrat; mais cette déchéance, lorsqu'elle se produit, doit paraître juste, puisque, si elle n'était pas appliquée, le contrat serait méconnu dans ses principes; ces principes sont incontestables, c'est la loi qui les a consacrés. Ainsi, elle a conservé au contrat d'assurance son véritable caractère que nous ne saurions trop mentionner, l'*alea*.

Mais ce n'est point seulement à la loi que l'assurance emprunte ce caractère, il lui appartient encore par la convention.

Ainsi, lorsque celle-ci ne contrarie point la pensée du législateur en ce qui touche l'ordre public, elle devient la règle entre les parties. C'est ainsi que nous avons eu occasion de faire connaître les dérogations légitimes apportées à la loi sur l'*innavigabilité absolue* du navire, ou bien sur la perte *des trois quarts* des facultés.

Nous avons vu que sur la place de Paris, les assureurs n'admettent notamment le délaissement du corps, après sinistre, que s'il y a innavigabilité absolue.

S'il s'agit d'assurance sur facultés, la perte des trois quarts donne aussi principalement ouverture au délaissement pour le cas de sinistre.

Ce sont là des stipulations précises qui ont servi à déterminer la prime et qu'on ne peut donc abandonner.

Les risques maritimes sont en effet, par eux-mêmes, et sous d'autres points de vue, très-dangereux.

On se rappelle ce que nous avons écrit à cet égard dans notre introduction ; le risque ne conserve pas toujours son véritable caractère *cas fortuit*, et les procès qui s'agitent souvent devant les tribunaux ne nous démontrent que trop que les assureurs sont autorisés à entourer la convention d'assurance des plus grandes garanties.

Toutefois le commerce a besoin de protection ; c'est par l'assurance que la richesse nationale augmente, puisqu'elle protége les intérêts commerciaux.

Nous ne saurions donc assez conseiller aux assureurs d'élargir le cercle des conventions.

Que la loi reste ce que le législateur l'a faite. Ainsi, point de dérogations trop multipliées qui atteignent indistincte-

ment tous les commerçants; il vaut mieux proportionner la prime à l'augmentation du danger par une cause quelconque que d'annihiler l'assurance par des restrictions trop nombreuses. Si l'assurance est un contrat de bonne foi de la part de l'assuré, il faut aussi que la bonne foi de l'assureur ne puisse jamais être suspecte.

Mais pour arriver au progrès que nous sollicitons, les assureurs doivent employer tous les moyens qui sont en leur pouvoir pour moraliser l'assurance.

Ainsi, disons-le tout de suite, il faut proscrire les assurances sur *bonne arrivée,* en un mot, tout ce cortége d'assurances qui appellent le sinistre.

Comment veut-on, en effet, que le sinistre qui arrive sur mer soit toujours le résultat du cas fortuit, s'il est des assurés qui sont intéressés à la perte? Le législateur a bien compris qu'il fallait proscrire l'assurance intéressée, puisque par l'article 347 du Code de commerce, il prohibe l'assurance du fret, du profit espéré, etc., etc.

Sans doute les tribunaux n'admettent pas une action en justice pour des assurances de bonne arrivée; mais celles-ci existent avec leurs effets. Or, le législateur ne doit pas permettre indirectement ce qu'il défend directement.

Nous n'entendons pas certainement proscrire, au même point de vue, toutes les polices d'honneur, il en est qui n'impliquent pas nécessairement le pari pour la perte : l'assurance du fret, par exemple.

Mais lorsqu'un négociant fait assurer sur un navire 6,000 fr. et paie une prime qui est perdue pour lui si le navire arrive à bon port, il est évidemment intéressé au sinistre, car sans

cet intérêt le contrat n'a aucune raison d'être. De là, la connivence possible avec un capitaine; de là, enfin, ces catastrophes mystérieuses qui arrivent en pleine mer, sans d'autres témoins que quelques complices, et qui n'ont d'autre but qu'un gain frauduleux.

Espérons donc que nos paroles seront entendues et que les polices d'honneur *sur bonne arrivée* seront interdites sous des peines sévères auxquelles on ne voudra pas sans doute s'exposer.

Le jour où il en sera ainsi, nous sommes persuadé que les sinistres seront moindres, car la science a fait jusqu'à ce jour assez de progrès pour conjurer l'élément redoutable. Elle est encore appelée à rendre la navigation moins dangereuse; il ne faut donc pas que l'appât du gain rende ces efforts inutiles et qu'on ne puisse pas dire que l'assurance, appelée autrefois par l'orateur du gouvernement *le beau produit du génie de l'homme*, n'est que trop souvent la source de spéculations que nous ne craignons pas d'appeler *honteuses*. Restituons donc à l'assurance son véritable caractère, que représentent bien les paroles suivantes :

« Les chances de la navigation entravaient le commerce. Le système des assurances a paru ; il a consulté les saisons; il a porté ses regards sur la mer; il a interrogé ce terrible élément; il en a jugé l'inconstance; il en a pressenti les orages ; il a épié la politique ; il a reconnu les ports et les côtes des deux mondes; il a tout soumis à des calculs savants, à des théories approximatives, et il a dit au commerçant habile, au navigateur intrépide : « Certes, il y a des « désastres sur lesquels l'humanité ne peut que gémir;

« mais quant à votre fortune, allez, franchissez les mers, « déployez votre activité et votre industrie, *je me charge « de vos risques.* » Alors, s'il est permis de le dire, les quatre parties du monde se sont rapprochées. » (Code de commerce français, Exposé des motifs, liv. III.)

Mais ces risques dont se charge l'assureur doivent rester ce que la loi les a déterminés, et nous ne pouvons nous empêcher de mentionner deux arrêts récents, l'un sur le profit espéré, l'autre sur la réticence, qui révèlent le véritable caractère de l'assurance.

Sur le profit espéré, dit un jugement du tribunal de commerce de la Seine (10 décembre 1855, confirmé par la Cour de Paris le 25 avril 1857),

« Attendu que Beaussier et C°, appelés à justifier de la valeur de la marchandise, objet de l'assurance, ne produisent à l'appui que la lettre d'avis à eux adressée, le 9 décembre 1854, par un sieur Bernard, leur mandataire à la Trinidad ; que cette lettre fixe leur débit à 1,058 piastres, soit 6,0319 fr. représentant les frais d'extraction, transport, courtage et chargement ; que les demandeurs ne sauraient à bon droit prétendre qu'il convient d'ajouter à ladite somme le prix du bitume chargé ;

« Qu'il résulte des faits du procès que le sieur Garnier, concessionnaire, avait consenti ce chargement dans la vue d'une société en projet et sans attribution depuis à son profit ; que la preuve de ce fait ressort de la requête dudit sieur Garnier, en date du 20 avril 1855, requête dans laquelle il prétend exercer ses droits de propriétaire sur le bitume à concurrence de 12,000 fr. ; qu'on ne saurait voir

dans les prétendus versements de 14,000 fr. faits à Garnier qu'un acte de connivence consommé entre Garnier et Beaussier et C[e] au dommage de *la Mélusine;* que ces versements sont, en effet, démentis par les prétentions exposées dans la requête du 20 avril 1856 précitée;

« Attendu qu'il ressort de ce qui précède que le contrat d'assurance a pour objet, dans l'espèce, le fret des marchandises et le profit espéré de ces marchandises; qu'il y a donc lieu, aux termes de l'article 347 du Code de commerce de le déclarer nul, etc »

Et la Cour de cassation (10 juillet 1857), sur la réticence constituant des manœuvres frauduleuses, contrairement à l'arrêt d'Aix cité page 62, consacre des principes qui sont la sauvegarde de l'assurance (1).

---

(1) « Statuant sur le pourvoi du procureur général près la Cour impériale d'Aix, contre l'arrêt de cette Cour, chambre correctionnelle, du 14 mars 1857;

« Vu les articles 365, 368 du Code de commerce, l'article 405 du Code pénal, les articles 408 et 413 du Code d'instruction criminelle;

« Attendu qu'il résulte des dispositions combinées des articles 365 et 368 du Code de commerce, que, lorsqu'une assurance a été faite par un assuré, qui savait la perte du navire ou des objets assurés, cette fraude n'annule pas seulement l'acte dans ses effets civils; que par une déclaration expresse du législateur, il existe alors un délit;

. . . .

qu'une tromperie si grave, qui peut avoir des résultats désastreux pour la fortune de l'assureur, et qui vicie dans son essence un contrat tout de bonne foi, a été justement assimilée, par le législateur, au délit de l'article 405 du Code pénal, etc., etc. »

DEUXIÈME PARTIE.

De la navigation maritime.

CHAPITRE XXXII.

DU CAPITAINE.

Sommaire.

302. Observations préliminaires sur le lien qui existe entre les divers contrats du droit maritime;
303. Conditions de capacité exigées pour le capitaine, les pilotes, etc.;
304. Responsabilité personnelle du capitaine; baraterie de patron civile et criminelle; pénalité; *in notis*, espèces diverses de baraterie;
305. Fautes même légères à la charge du capitaine; division générale des fautes; défaut d'agissement ou agissement nuisible;
306. Le capitaine répond-il du fait des hommes étrangers au service du navire?
307. A qui appartient le choix de l'équipage?
308. Obligations du capitaine en ce qui concerne l'équipement et le ravitaillement;
309. Obligations du capitaine et qui sont relatives à sa comptabilité; livre de bord;
310. De la visite du navire;
311. Responsabilité du capitaine pour l'inexécution de certaines formalités à remplir; obligation d'avoir à bord l'acte de propriété du navire, de francisation, le rôle d'équipage, les connaissements et chartes parties, les acquits de paiements ou à caution;

302. Certains contrats de droit maritime se lient nécessairement entre eux, et leurs règles s'interprètent assez souvent les unes par les autres; mais cependant leur ligne de démarcation est tracée par l'objet même qu'ils embrassent; *Contrats à la grosse; Affrétements; Loyers des matelots*, etc., etc.

Nous nous occuperons d'abord du capitaine, dont les obligations sont d'autant plus étendues que son pouvoir sur mer est grand (1).

---

(1) Il est entré, dans les premiers mois de 1857, dans nos ports, 10,074 navires portant 1,695,438 tonneaux, contre 9,189 navires et 1,451,193 tonneaux en 1856, et 8,283 navires et 1,219,001 tonneaux en 1855. Il en est sorti 6,795 navires portant 1,120,800 tonneaux en 1857, contre 5,791 navires et 929,590 tonneaux en 1856, et 5,282 navires, et 783,406 tonneaux en 1855. Ce simple aperçu donne la mesure de l'importance de notre navigation qui recevra encore une nouvelle impulsion de la création des paquebots transatlantiques.

Nous suivrons généralement les articles du Code de commerce dans leurs dispositions, et nous ferons connaître l'interprétation qu'ils ont reçue.

Il est assez difficile de parler du capitaine sans traiter des emprunts à la grosse, de l'affrétement, des loyers des gens de mer, etc., auxquels nous consacrerons des articles spéciaux ; nous centraliserons ici cependant, autant qu'il sera possible, ce qui a rapport seulement au capitaine.

Les devoirs imposés au capitaine ont été appréciés par les auteurs avec plus ou moins de rigueur. Il est vrai que l'étendue et la diversité des obligations du capitaine peut bien quelquefois motiver l'indulgence en sa faveur, mais, dans ce sens, sa bonne foi, la vigilance d'un bon père de famille dans tous les actes du commandant du navire, doivent être établies.

303. On donne le titre de capitaine au commandant d'un navire destiné au long cours ou au grand cabotage.

« Il faut, dit M. Laget de Podio (*Du Parfait capitaine*, p. 15), qu'il ait le talent de commander et celui de se faire obéir. S'il est attaqué par les ennemis ou par les pirates, il a besoin de toute l'intrépidité d'un militaire ; il doit être sur son bord un Jean-Bart : supérieur aux accidents extraordinaires, son courage doit dissiper les craintes, ramener les esprits, animer les bras les plus timides, et vaincre la fortune.

« D'autres devoirs moins brillants, mais non moins essentiels lui sont imposés ; il faut qu'il ait soin de son navire et de la marchandise ; qu'il veille à la conservation des victuailles, à la santé de son équipage, au bon ordre et à la plus exacte discipline. Il faut qu'il sache user de l'autorité

que la loi lui donne; il est magistrat sur son bord, et le pavillon qu'il arbore lui défère tous les pouvoirs que les circonstances rendent nécessaires. C'est pourquoi, plus ces fonctions sont grandes et de confiance, plus le législateur a exigé que le capitaine ne pût être choisi que parmi les navigateurs français, ayant soixante mois de navigation sur un bâtiment de l'Etat, après avoir subi un examen sur la pratique du gréement; sur la manœuvre des bâtiments et des embarcations, et sur le canonnage.

« Sur la théorie : l'arithmétique démontrée; la géométrie élémentaire; les deux trigonométries; la théorie de la navigation; enfin, sur l'usage des instruments et le calcul des observations.

« Pour être reçu, il doit rapporter, 1° son acte de naissance; 2° l'état de ses services, dûment certifié; 3° une attestation de bonne conduite, délivrée par le maire du domicile et visée par le commissaire du quartier; 4° des certificats des capitaines de bâtiments à bord desquels il a navigué, attestant son aptitude et sa bonne conduite. Ces pièces doivent être visées par le commissaire de l'inscription maritime, dans le port où lesdits bâtiments auront opéré leur retour. »

Tous les auteurs qui ont écrit sur le droit maritime ne sont pas moins explicites que M. Laget de Podio.

Un règlement du 12 décembre 1806 règle aussi le service du pilotage (1), qui a bien son importance comme celui du capitaine. (Voy. aussi décret du 29 août 1854.)

---

(1) Voy. Laget de Podio, du *Parfait capitaine*, p. 21.

Les navigateurs ne sont assujettis à aucune prestation de serment (1).

La convention d'engagement du capitaine est constatée par le rôle d'équipage ou les conventions des parties (2).

Les conditions de navigation exigées pour les capitaines ou maîtres pour le long cours, le grand ou le petit cabotage, et mentionnées plus haut, sont énoncées dans l'édit de mars 1584, art. 86; les ordonnances d'août 1681, liv. II, tit. I, art. 1er, du 27 janvier 1688; du 15 avril 1689, liv. VIII, tit. 1, art. 11; du 27 mai 1716; du 12 décembre 1724; le règlement du 15 août 1725; l'ordonnance du 18 octobre 1740, art. 6; le règlement du 1er janvier 1786, art. 30 à 40; la loi du 10 août 1791, tit. IV et V; le décret du 3 brumaire an IV, art. 9 et 13; l'arrêté du 11 thermidor an X; l'ordonnance du 7 août 1825 (3).

L'ordonnance du 7 août 1825 (4) astreignait les maîtres au petit cabotage à subir un examen théorique; aussi, par

---

(1) Voy. Dalloz, *Droit maritime*, n° 302; Beaussant, 1-157; Boulay-Paty, t. II, p. 167.

(2) Ordonnance 1681, liv. III, tit. IV, art. 1er; C. de comm., 250.

(3) Voy. aussi le règlement du 20 août 1673, art. 1; l'ordonnance d'août 1681, liv. III, tit. VI, art. 59; les règlements du 13 août 1726, art. 1 et 2, et 23 janvier 1727, art. 1 et 2; la déclaration du 21 novembre 1727, art. 11; l'art. 377 du Code de comm.; l'ordonnance du 12 février 1815, et la loi du 14 juin 1854.

Un décret du 28 mars 1852 et un autre du 7 juin de la même année sont relatifs à la pêche aux harengs et aux peines disciplinaires; voy. aussi décret du 22 août 1851, sur la pêche baleinière.

(4) Remplacée par le décret du 26 janvier 1857.

suite de ces conditions nouvelles imposées aux maîtres au petit cabotage, la loi du 25 novembre 1827 ne reconnut plus que les maîtres au cabotage. Sous l'ordonnance du 18 octobre 1740, au contraire, les maîtres au petit cabotage n'étaient tenus que de faire preuve de connaissance pratique.

La distinction entre les maîtres au grand et au petit cabotage subsiste cependant dans les colonies (1).

L'armateur qui emploie un marin non breveté et le marin qui, sans qualité, commande un navire, sont soumis à une double amende de 30 fr. (2).

Les officiers de marine peuvent commander toutes sortes de navires marchands avec la permission du ministre. Les capitaines de navires marchands faisant partie de l'inscription maritime peuvent être appelés à servir dans la marine impériale (3).

Le ministre de la marine a une action disciplinaire sur le capitaine de navire (4).

Le ministre peut donc priver de son brevet un capitaine qui s'est rendu coupable d'un acte grave d'insubordination (5).

---

(1) Ordonn. du 31 août 1828; voy. Caumont, v° *Cabotage*.

(2) Ord., 1681, art. 1 et 2, liv. II, tit. I; Caumont, v° *Capit.*, n° 12.

(3) Arrêté du 29 thermidor an VIII, art. 19; ordonn. du 27 juillet 1814; arrêté du 20 messidor an VIII, art. 24; ordonnances des 31 octobre 1819; 21 juin 1826; 1er mars 1831; 17 mars 1834, art. 9 et 10; ordonn. du 29 décembre 1836; Caumont, v° *Capitaine*, n° 13.

(4) Conseil d'Etat, 19 janvier 1836; S. V., 36-2-218; décret du 24 mars 1852; Caumont, v° *Capitaine*, n° 14.

(5) Lois du 15 mai 1791 et 6 brumaire an IV; ordonn. du 25 mai 1745, 25 mars 1765, 29 octobre 1833; décret du 15 août 1851.

Le capitaine est en outre soumis à une action civile et criminelle en raison de ses actions, mais le capitaine est justiciable des tribunaux de la nation dont le navire porte le pavillon, si le fait incriminé a eu lieu en pleine mer (1).

304. La baraterie de patron, ou faute du capitaine, se divise en baraterie criminelle et civile (2).

Le crime d'incendie est reprimé suivant les articles 434 et 435 du Code pénal (3).

---

(1) Bordeaux, 31 janvier 1838; D. P., 39-2-69.

(2) Caumont, v° *Baraterie*, n° 1.

(3) Caumont, v° *Baraterie*, n° 8.

« Quiconque aura volontairement mis le feu à des édifices, *navires*, *bateaux*, magasins, chantiers, quand ils sont habités ou servent à l'habitation, et généralement aux lieux habités ou servant à l'habitation, qu'ils appartiennent ou n'appartiennent pas à l'auteur du crime, sera puni de mort. Sera puni de la même peine quiconque aura volontairement mis le feu à tout édifice servant à des réunions de citoyens. Quiconque aura volontairement mis le feu à des édifices, *navires*, *bateaux*, magasins, chantiers, lorsqu'ils ne sont ni habités ni servant à habitation, ou à des forêts, bois taillis ou récoltes sur pied, lorsque ces objets ne lui appartiennent pas, sera puni de la peine des travaux forcés à perpétuité. Celui qui, en mettant le feu à l'un des objets énumérés dans le paragraphe précédent et à lui-même appartenant, aura volontairement causé un préjudice quelconque à autrui, sera puni des travaux forcés à temps. Quiconque aura volontairement mis le feu à des bois ou récoltes abattus, soit que les bois soient en tas ou en cordes, et les récoltes en tas ou en meules, si ces objets ne lui appartiennent pas, sera puni des travaux forcés à temps. Celui qui, en mettant le feu à l'un des objets énumérés dans le paragraphe précédent et à lui-même appartenant, aura volontairement causé un préjudice quelconque à au-

L'article 386 (1) du même Code est applicable au vol. (*Vide infrà*, p. 226, pour le détournement du navire.)

---

trui, sera puni de la réclusion. Celui qui aura communiqué l'incendie à l'un des objets énumérés dans les précédents paragraphes, en mettant volontairement le feu à des objets quelconques, appartenant soit à lui, soit à autrui, et placés de manière à communiquer ledit incendie, sera puni de la même peine que s'il avait directement mis le feu à l'un desdits objets. Dans tous les cas, si l'incendie a occasionné la mort d'une ou plusieurs personnes se trouvant dans les lieux incendiés au moment où il a éclaté, la peine sera la mort. » (Code pénal, art. 434.)

« La peine sera la même, d'après les distinctions faites en l'article précédent, contre ceux qui auront détruit, par l'effet d'une mine, des édifices, *navires, bateaux*, magasins ou chantiers. » (Code pénal, art. 435.)

(1) « Sera puni de la peine de la réclusion, tout individu coupable de vol commis dans l'un des cas ci-après : 1° Si le vol a été commis la nuit, et par deux ou plusieurs personnes, ou s'il a été commis avec une de ces deux circonstances seulement, mais en même temps dans un lieu habité ou servant à l'habitation, ou dans les édifices consacrés aux cultes légalement établis en France ; 2° Si le coupable, ou l'un des coupables, était porteur d'armes apparentes ou cachées ; même quoique le lieu où le vol a été commis ne fût ni habité ni servant à l'habitation, et encore quoique le vol ait été commis le jour et par une seule personne ; si le voleur est un domestique ou un homme de service à gages, même lorsqu'il aura commis le vol envers des personnes qu'il ne servait pas, mais qui se trouvaient, soit dans la maison de son maître, soit dans celle où il l'accompagnait ; ou si c'est un ouvrier, compagnon ou apprenti, dans la maison, l'atelier ou le magasin de son maître, ou un individu travaillant habituellement dans l'habitation où il aura volé ; 4° Si le vol a été commis par un aubergiste, un hôtelier, un voiturier, *un bate-*

L'article 387 (1) atteint la falsification (2).

La fraude est régie par l'article 405 (3).

Ainsi, l'article 401 ou l'article 405 du Code qui punit en général les vols non qualifiés et les escroqueries, est seul applicable au fait d'avoir chargé des objets sans valeur dans un navire, au lieu de marchandises, dans l'intention de les faire périr, et afin de soustraire le prix de l'assurance aux assureurs (4). (Mais *vide infrà*, p. 226.)

Le capitaine ne soustrait pas les vivres lorsqu'il en donne à un navire en détresse (5). Valin, contrairement à l'or-

---

lier ou un de leurs préposés, lorsqu'ils auront volé tout ou partie des choses qui leur étaient confiées à ce titre. » (C. pén. art. 386.)

« Toute tentative de *crime* qui aura été manifestée par un commencement d'exécution, si elle n'a été suspendue ou si elle n'a manqué son effet que par des circonstances indépendantes de la volonté de son auteur, est considérée comme le *crime* même. » (C. p. art. 2)

L'ordonnance de 1681 indiquait (liv. II, tit. I, art. 20, 32, 35, 37) des pénalités que la loi du 10 avril 1825 a abolies.

(1) « Les voituriers, *bateliers* ou *leurs préposés*, qui auront altéré des vins ou toute autre espèce de liquides ou de marchandises dont le transport leur avait été confié, et qui auront commis cette altération par le mélange de substances malfaisantes, seront punis de la même peine portée au précédent article. S'il n'y a pas eu mélange de substances malfaisantes, la peine sera un emprisonnement d'un mois à un an, et une amende de seize francs à cent francs. » (Code pénal, art. 387.)

(2) Caumont, *loco citato*.

(3) Cass., 30 août 1822; loi du 10 avril 1825, art. 20.

(4) Cass., 30 août 1822, arrêt mentionné *suprà*.

(5) Bordeaux, 9 janvier 1851; J. M., 1854, 2-70.

donnance du 25 août 1650, prétendait même qu'on pouvait assister un ennemi (1).

La complicité est punissable comme le crime (2).

Le capitaine qui tente de perdre le navire doit être puni suivant l'article 2 du Code précité (3).

« De nos jours, dit M. Caumont, p. 176, v° *Baraterie,* la matière qui nous occupe est réglée par la loi du 10 avril 1825. Cette loi a pour objet la sûreté de la navigation et du commerce maritime. Le titre II, intitulé : *Du crime de baraterie*, renferme les dispositions que voici : Tout capitaine, maître, patron ou pilote, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment de commerce qui, volontairement et dans une intention frauduleuse, le fera périr par des moyens quelconques, sera puni de la peine de mort (art. 11). Tout capitaine, maître ou patron, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment de commerce, qui, par fraude, détournera à son profit ce navire ou bâtiment, sera puni des travaux forcés à perpétuité (art. 12). Tout capitaine, maître ou patron qui, dans l'intention de commettre ou de couvrir une fraude au préjudice des propriétaires, armateurs, chargeurs, facteurs, assureurs et autres intéressés, jettera à la mer ou détruira sans nécessité tout ou partie du chargement, des vivres ou des effets du bord, ou fera fausse route, ou donnera lieu, soit à la confiscation du bâtiment, soit à celle de tout ou partie de la cargaison,

(1) Voy. Beaussant, 1-261.

(2) Cass., 16 septembre 1836; D. P., 37-1-159.

(3) Beaussant, 1-260.

sera puni des travaux forcés à temps (art. 13). Tout capitaine, maître ou patron qui, avec une intention frauduleuse, se rendra coupable d'un ou de plusieurs des faits énoncés en l'article 236 du Code de commerce, ou vendra, hors les cas prévus par l'article 237 du même Code, le navire à lui confié, ou fera des déchargements en contravention à l'article 248, sera puni de la réclusion (art. 14). L'article 386 § 4, du Code pénal, est applicable aux vols commis à bord de tout navire ou bâtiment de mer, par les capitaines, patrons, subrécargues, gens de l'équipage et passagers. L'article 387 du même Code est applicable aux altérations de vivres et marchandises, commises à bord par les mêmes personnes (art. 15). Telles sont les dispositions répressives renfermées dans le titre dont nous venons de parler. Il faut y joindre quelques dispositions du décret du 24 mars 1852, relatives à la discipline militaire. »

La loi du 10 avril 1825 ne définit pas, au surplus, suffisamment les cas de baraterie criminelle, mais là où elle est silencieuse, le Code reprend sa force. Ainsi, la signature d'un faux connaissement est punie par les articles 146 et 147 du Code pénal; le faux témoignage dans les rapports est atteint par l'article 363, et la complicité par l'article 60 du même Code (1).

---

(1) On peut indiquer comme cas de baraterie criminelle, en dehors de la loi du 10 avril 1825, la fausseté du connaissement, l'affirmation d'un jet à la mer qui n'a pas eu lieu, le classement en avaries communes des avaries particulières, le vice propre effectué à dessein, l'emprunt sans nécessité, la décharge de la cargaison avant le rapport du capitaine. (Voy. Caumont, v° *Baraterie*, n° 3.)

303. Le Code de commerce pose d'abord en principe (art. 221, 222) la responsabilité du capitaine dans l'exercice de ses fonctions, même pour ses fautes légères (1).

(1) Voici quelques espèces utiles d'abord à signaler pour l'intelligence de ce qui va suivre : Le capitaine répond de ses employés, et ne pourrait prétendre qu'il n'a pu empêcher l'accident. (*Contrà*, Rouen, 13 juin 1848; mais voy. M. Caumont, v° *Baraterie*, n° 23.)

On ne peut mettre à la charge du capitaine le sinistre qui résulte de l'erreur de la carte qu'il a consultée. (Trib. de comm. de Marseille, 24 décembre 1832; *Journal de Marseille*, 13-1-33; voyez aussi Bordeaux, 6 décembre 1838; P., 41-1-464.) Cependant le capitaine qui, par suite des circonstances de sa navigation et surtout du dérangement de ses instruments nautiques, a considérablement dévié de la route qu'il devait tenir, et a ainsi retardé son arrivée au lieu de la destination, est responsable envers l'armateur des suites de cette déviation, quoiqu'une double enquête émanée de l'administration maritime l'ait attribuée à des circonstances de force majeure. On ne peut admettre que les instruments nautiques se soient tous dérangés en même temps sans qu'il y ait eu négligence de sa part; le fait seul de la mauvaise tenue de sa table de loch, ne mentionnant ni latitude, ni longitude, constitue une faute reprochable. (Paris, 21 juin 1851.)

Le capitaine qui est à la part est encore responsable, dans les termes de l'article 221 du Code de commerce, s'il commet une faute dans l'exécution de son mandat. (Rennes, 12 juillet 1816.)

Lorsque le capitaine doit voyager de conserve avec plusieurs navires et qu'il se sépare *volontairement* des autres, il doit payer par contribution la perte qui résulte de la prise des autres navires. (Boulay-Paty, t. I, p. 397.)

On sait que le capitaine, lorsqu'un incendie se déclare à bord du navire, doit en démontrer la cause; mais la Cour de Rouen a décidé que le capitaine qui était à terre n'était pas responsable de l'incendie

Les fautes que peut commettre le capitaine sont très-nombreuses et on peut les diviser d'une manière générale comme suit :

Le capitaine est en faute lorsque, oubliant les devoirs que

---

qui s'était manifesté à bord, par suite de l'ivresse d'un matelot ; c'est là, dit-on, un cas fortuit que le capitaine n'a pu empêcher. (Rouen, 12 juin 1848 ; S. V., 49-2-209, arrêt contestable ; *vide* M. Caumont, v° *Baraterie*, n° 1.)

En effet, par les termes de l'article 222 du Code de commerce, le capitaine est responsable des marchandises dont il se charge ; mais lorsqu'un incendie se déclare à bord, parce que les colis contenaient des matières inflammables non déclarées au capitaine, celui-ci, qui a chargé la marchandise avec soin, ne peut répondre des conséquences de l'incendie. (Cass., 20 février 1844, S. V., 44-1-200.)

La Cour de Rouen a, en effet, bien jugé encore en déclarant que l'incendie ne saurait être mis équitablement à la charge du capitaine si celui-ci démontre qu'il n'a commis aucune faute ou négligence ; on doit supposer alors que l'incendie provient de marchandises inflammables dont le capitaine ignorait l'existence. (Rouen, 3 mai 1844 ; S. V., 44-2-293.)

En ce qui touche l'arrimage, voici aussi certaines règles :

Sans doute le capitaine peut être affranchi de toute responsabilité, s'il n'a pas reçu d'abord une déclaration exacte sur les valeurs que comprenait le connaissement, mais les juges peuvent déclarer que le capitaine n'a pu en ignorer le contenu, notamment par la déclaration en douane, et le rendre ainsi responsable du peu de soin de l'arrimage. (Rouen, 31 janvier 1855 ; *Journal de Marseille*, 33-2-45.)

Le capitaine doit, comme nous venons déjà de l'indiquer, procéder avec le plus grand soin à l'arrimage des marchandises ; toutefois, si à son arrivée il n'a point fait dresser procès-verbal de l'arrimage, il peut encore établir par tous moyens que les avaries sont indépendantes de sa faute. (Rouen, 30 janvier 1843 ; S. V., 45-2-327.) Ce-

lui impose sa mission, il n'agit pas dans l'intérêt des chargeurs ou du propriétaire du navire. Si le capitaine agit, il ne faut pas que ses actes portent atteinte aux intérêts dont

---

pendant il a été jugé que le capitaine doit nécessairement procéder au désarrimage des marchandises avariées en présence des parties intéressées; s'il manque à cette obligation, il est responsable des marchandises reçues en bon état de conditionnement, malgré l'expertise constatant l'avarie actuelle. (Trib. de comm. de Marseille, 21 février 1855; *Journal de Marseille*, 1856, 1-75.)

Mais le procès-verbal dressé par les officiers publics compétents au moment de l'arrivée établit le bon arrimage, en présence même des avaries existantes, alors surtout qu'il est reconnu que celles-ci sont produites par l'eau de mer. (Rouen, 30 janvier 1843; S. V., 45-2-327, arrêt mentionné plus haut.)

La Cour de Rennes a jugé que lorsqu'il existe un procès-verbal d'avaries dûment vérifié et un procès-verbal d'experts constatant que l'arrimage était bien fait, la demande afin de constatation par experts et par témoins des avaries causées aux marchandises peut être repoussée. (Rennes, 9 janvier 1821; J. P., v° *Assurances maritimes*, n° 659, p. 35.)

L'avarie subie par des marchandises, quoique ne provenant pas de fortune de mer, mais d'un mauvais arrimage, est garantie par l'assureur, qui s'est chargé de la baraterie de patron. (Trib. de comm. de la Seine, 11 mars 1839; voy. *le Droit*, journal des tribunaux, 3 avril 1839.)

Il faut considérer comme une faute le placement des liquides à fond de cale à cause des accidents que peut produire la pression des autres marchandises. (Trib. de comm. du Havre, 29 mars 1845; *Journal du Havre*, 3-1-143.

Le capitaine qui s'est même servi d'arrimeurs jurés, mais placés sous ses ordres, est responsable des avaries, conséquence d'un mauvais arrimage. (Rouen, 14 décembre 1820; D. P., 24-1-329;

il est dépositaire; nous citerons bientôt des cas nombreux de faute qui complèteront ceux mentionnés p. 228, note 1.

La plus légère faute du capitaine peut avoir des consé-

---

voy. aussi trib. de comm. de Marseille, 18 novembre 1845; *Journal de Marseille*, 25-1-24.)

Le capitaine répond du mauvais conditionnement de l'arrimage, même lorsque le chargement a lieu à la cueillette. (Trib. de comm. de Marseille, 28 avril 1837; Rouen, 14 décembre 1820; trib. de comm. de Marseille, 18 novembre 1845; id. 11 janvier 1836; 8 avril 1836; 29 novembre 1837.)

Le capitaine répond des avaries éprouvées par les effets des voyageurs qu'il prend à son bord, moyennant salaire convenu. (Bruxelles, 7 février 1829.)

Le capitaine est affranchi de toute responsabilité lorsque les marchandises ont été placées sur le tillac, avec le concours du chargeur ou de son représentant. (Aix, 11 août 1840; *Journal de Marseille*, 20-1-8; art. 229 Code de comm.)

La clause *sous franc-tillac* permet au capitaine au petit cabotage de charger sur le pont. (Art. 229, C. de comm., § 2; trib. de comm. de Bordeaux, 17 juillet 1855.)

Alors même que les chargeurs ont consenti à ce que les marchandises fussent placées sur le tillac, le capitaine est responsable lorsqu'il n'a point averti les chargeurs du danger que couraient leurs marchandises. (Bruxelles, 7 février 1829; voy. Laget de Podio, du *Parfait capitaine*, p. 158; *vide infrà*, p. 235 et suiv.)

En ce qui touche la remise des marchandises, les règles ne sont pas moins précises.

Lorsque le capitaine ne représente pas toutes les marchandises portées au connaissement, il est tenu d'en payer la valeur au lieu de la décharge, déduction faite du fret entier dû par les marchandises. (Laget de Podio, t. I, p. 392 et suiv.; Cass., 26 mars 1838.)

Le capitaine ne répond pas du déficit qui ne résulte que du pésage

quences très-graves, causer un préjudice irréparable, c'est pourquoi le législateur n'a pas voulu affranchir le capitaine même de la faute légère. (Voy. art. 1137, C. Nap.)

---

et criblage de blé au débarquement. (Trib. de comm. de Marseille, 28 novembre 1855; *Journal de Marseille*, 1855, 1-357.)

Pour actionner le capitaine à cause d'un déficit, il faut constater celui-ci en présence du capitaine. (Trib. de comm. de Marseille, 14 septembre 1855; *Journal de Marseille*, 1855, 1-296; id., 3 avril 1854; *Journal de Marseille*, 1854, 1-117.)

Le capitaine jouit d'un certain déchet sur la marchandise dont il répond, suivant les usages en pareille matière; 2 à 3 pour 100 sur les grains à Marseille (Trib. de comm. de Marseille, 30 août 1855; *Journal de Marseille*, 1855, 1-275), à Rouen le déchet est de 1 pour 100.) (Jugement du trib. de comm. de Rouen, 27 octobre 1854; *Journal de Marseille*, 1856, 1-161.)

Sous le mérite de ces règles, le capitaine qui signe sans réserve un connaissement répond de la quantité des marchandises qui y sont énoncées. (Trib. de comm. de Marseille, 30 mars 1855; *Journal de Marseille*, 1855, 1-128.)

On peut prouver même par la preuve testimoniale qu'on a remis des marchandises au capitaine. Massé (t. VI, n° 201), M. Dageville (t. II, p. 375), admettent toutefois que cette preuve ne peut avoir lieu que s'il y a un commencement de preuve par écrit. Mais nous pensons que s'il s'agit d'un contrat entre commerçants, la preuve testimoniale est admise. (Arg. de l'art. 109 C. de comm.) Nous développerons plus tard cette doctrine.

Le capitaine, s'il n'existe pas un cas de force majeure, doit mettre la marchandise à quai. (Aix, 19 août 1810; trib. de comm. de Marseille, 29 juillet 1842; id., 1er mai 1851; *J. de Mars.*, 1851, 1-295.)

Une grande discussion s'est élevée entre les auteurs pour savoir si le capitaine doit réparer les dommages causés par les rats aux marchandises. Certains jurisconsultes enseignent que le capitaine est

C'est pour conjurer ces fautes qu'une ordonnance du 29 octobre 1833 renferme plusieurs dispositions relatives aux rapports entre les consuls et les capitaines, et concerne plus spécialement les articles 224, 225, 234, 237, 242, 243,

en faute s'il n'a pas mis des chats à bord. (Voy. Casaregis, disc. 25, n° 73; Stracha, *de Navibus*, part. III, p. 451, n° 48; Roccus, ibid., note 58.) Kuricke, tit. III, art. 19, n° 1, p. 725; Targa, cap. XXVIII, note 4, p. 119; Cleirac, sur le *Guidon de la mer*, ch. V, art. 8; Emérigon, t. I, p. 575; Boulay-Paty, t. I, p. 413.)

Un jugement du tribunal de commerce du Havre, du 27 juin 1832, a jugé cependant, dans l'espèce, que le capitaine était à l'abri de toute responsabilité s'il n'avait pas mis des chats à bord.

M. Caumont critique avec raison, v° *Baraterie*, n° 20, ce jugement.

Certaines décisions, en effet (trib. de comm. de Marseille, 20 juin 1855; *Journal de Marseille*, 1855, 1-205; id., 21 mai 1851; *Journal de Marseille*, 1851, 1-193), n'ont déchargé le capitaine du dommage causé par les rats que parce qu'il avait des chats ou un chat à bord.

Le capitaine est sans doute exonéré de toute responsabilité (Code de comm., art. 230) lorsqu'il établit la force majeure; mais les faits qui la constituent doivent être constatés dans son consulat. (Aix, 8 août 1818; Boulay-Paty, t. II, p. 38.) Lorsque le fait de force majeure est constant, et encore bien qu'il ne résulte pas du consulat, le capitaine est déchargé; tel serait le cas de la prise du navire. (Cass., 11 février 1836; S. V., 37-1-74.)

Quant à l'appréciation des faits constitutifs ou exclusifs de la faute, elle est évidemment abandonnée à la conscience des juges qui se décideront par les circonstances particulières dans lesquelles aura pu se trouver le capitaine. Mais quelle que soit à cet égard la décision des juges au fond, elle échappe à la censure de la Cour suprême. (Cour de cass. (ch. civ.), 20 février 1844; voy. aussi les arrêts d'Aix, 28 juin et 19 décembre 1838.)

244, 245, 270 et 345 du Code de commerce dont nous aurons bientôt l'occasion de faire connaître les dispositions les plus importantes (1).

L'ordonnance de 1833 (29 octobre, art. 22) prescrit aux capitaines de recevoir jusqu'au moment de mettre sous voiles les dépêches et envois adressés au consul et de recevoir aussi les envois de l'administration des postes qu'ils doivent prévenir quinze jours avant leur départ (2). Cette disposition de l'ordonnance a lieu dans un intérêt général.

Les faits qui peuvent entraîner la responsabilité du capitaine sont nombreux et peuvent se produire avant le départ, pendant le voyage ou à l'arrivée. (*Vide suprà*, p. 228, note 1.)

Le capitaine est responsable au départ si le chargement a lieu outre mesure (3), si le navire n'est pas dans de bonnes conditions de solidité ou d'arrimage (4); c'est pourquoi le capitaine a seul le droit de donner des ordres pour le chargement et l'arrimage (5).

Le capitaine est donc coupable de baraterie si un accident

---

(1) Voy. Caumont, *Dictionn. de Droit comm. maritime*, v° *Consul*.

(2) Lettre ministérielle, 12 juillet 1816.

(3) Boulay-Paty, t. I, p. 381.

(4) Cass., 9 août 1826.

On sait, au surplus, que l'absence de procès-verbal d'arrimage ne peut être opposée au capitaine que dans le cas où il n'est pas justifié des véritables causes qui ont déterminé les pertes et détériorations des marchandises. (Rouen, 20 janvier 1840; J. P., v° *Assurances maritimes*, n° 1157, p. 61.

(5) Rouen, 9 octobre 1827; *Journal de Marseille*, 9-2-110.

arrive parce que les précautions nécessaires n'ont pas été prises. Il est responsable, par exemple, de la mort d'un grand nombre de mulets, lors de l'embarquement desquels aucune des mesures de prudence usitées n'avait eu lieu (1).

Le mode de l'arrimage autorisé par l'armateur présent a naturellement pour effet de décharger le capitaine de toute responsabilité (2).

L'usage d'un arrimage, encore bien qu'il puisse en résulter des inconvénients, est aussi un cas dans lequel le capitaine ne pourrait être déclaré responsable (3).

L'humidité d'eau salée contractée par des cotons, si ceux-ci étaient bien arrimés, ne peut engager la responsabilité du capitaine; mais il n'en est pas de même si ces cotons sont empreints de l'humidité de l'eau douce, parce qu'ils sont restés sur le pont du navire avant d'être mis sous le tillac (4).

Le capitaine doit donc porter tous ses soins à isoler les marchandises dont le contact pourrait causer une avarie; des sels, par exemple (5).

Ainsi, encore, des futailles d'huile susceptibles de cou-

---

(1) Bordeaux, 10 août 1822; D. A., 9-632; Dalloz, v° *Assurances maritimes*, n° 321, p. 209.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 16 mars 1855; *Journal de Marseille*, 33-1-151.

(3) Trib. de comm. du Havre, 6 septembre 1855; *Journal de Marseille*, 33-2-138.

(4) Trib. de comm. du Havre, 21 juin 1842; *Journal du Havre*, 1-1-148.

(5) Trib. de comm. du Havre, 19 février 1842.

lage, et placées sur des meules, constituent une faute de la part du capitaine (1).

Si une charte partie permet au capitaine de charger sur le pont en mettant à sa charge l'excédant de prime, il doit, lorsqu'il use de cette faculté, prévenir le chargeur, afin que celui-ci puisse se mettre en mesure de faire l'assurance. Si le capitaine manque à cette obligation, il répond, en cas de jet des marchandises, de leur valeur.

C'est ainsi que l'a jugé le tribunal de commerce de Marseille, le 17 avril 1857, dans les termes suivants :

« Attendu que le capitaine Augier réclame des sieurs Aquarone fils, Porro et Ce le solde de son fret, que ceux-ci offrent de le payer, sous déduction ; qu'en l'état il y a lieu d'examiner si une déduction quelconque peut être ordonnée, et si celle proposée par les défendeurs est légitime et satisfactoire ;

« Attendu que d'après les accords verbaux intervenus entre eux lors de l'affrétement du navire *José,* le capitaine Augier avait la faculté de charger des arachides en futailles sur le pont du bâtiment, l'excédant de prime d'assurance de la cale au pont étant à sa charge ;

« Attendu que par suite de ces accords le devoir du capitaine était, en usant de cette faculté, de faire connaître aux défendeurs la quantité d'arachides par lui chargées sur le pont, afin que ces derniers pussent prendre leurs mesures pour les faire assurer ;

(1) Trib. de comm. de Marseille, 18 novembre 1845 ; *Journal de Marseille,* 25-1-25 ; voyez Caumont, v° *Assur. mar.,* nos 191 à 194.

« Attendu dès lors que le capitaine Augier a fait faute en ne mentionnant pas dans le connaissement qu'il avait chargé des arachides sur le pont; qu'il doit, en conséquence, tenir compte aux sieurs Aquarone fils, Porro et Ce, sur son fret, de la valeur des arachides jetées à la mer;

« Attendu, quant à la quantité desdites arachides jetées, que la prétention des défendeurs est évidemment exagérée; car, en admettant que le déficit accusé par eux fût réel, il faudrait que le capitaine eût chargé sur le pont 60 tonneaux environ d'encombrement; que, d'après ce qui est résulté des débats, il y a lieu de fixer à 578 boisseaux seulement la quantité d'arachides jetées, ce qui, à raison de 3 fr. le boisseau, donne une somme de 1,734 fr. à déduire du fret, etc., etc. » (Guerrand, 2-132, livraison mai et juin 1857.)

La clause portée au connaissement *que dit être* ne dispense pas le capitaine de la responsabilité résultant d'un mauvais arrimage (1). Nous verrons ultérieurement quelles sont les obligations que met à la charge du capitaine la clause *que dit être* énoncée dans le connaissement.

Tout événement de mer qui déplace l'arrimage exonère le capitaine de toute responsabilité (2). (*Vide suprà*, p. 228.)

Le capitaine est en faute, sous un autre point de vue, si l'équipage est mal composé; s'il met à la voile par un temps de risque; s'il donne, par sa faute, sur un écueil (3).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 26 novembre 1845; *Journal de Marseille*, 25-1-28.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 26 juillet 1829; *J. M.*, 28-1-242.

(3) Boulay-Paty, *loco citato*, t. I, p. 382 à 385; voy. Casaregis,

Il en est de même si en cours de voyage il ne fait pas les réparations nécessaires au navire, ou si ces dépenses excèdent la valeur du navire (1).

L'appréciation des faits qui constituent la baraterie est abandonnée aux juges. Ainsi, l'arrêt portant, en fait, qu'un capitaine qui a vendu son navire après avoir fait constater son état de vétusté et les dépenses excessives que coûterait sa réparation, n'est pas coupable de baraterie lorsqu'il a agi sans fraude, n'est pas susceptible de cassation (2).

Mais le capitaine qui entreprend un nouveau voyage sur fret dans l'intérêt des armateurs, avant d'avoir fait réparer ses avaries, commet une baraterie, alors surtout que l'innavigabilité a été déclarée après ce voyage (3).

Le capitaine engagé pour un voyage est tenu de l'achever (C. de comm. art. 238); il ne doit pas se détourner de sa route (4).

Disc. 19, n. 33, *Disc.* 23, n° 22; Stracha, *de nautis*, part. 3, n°s 26 et 41; Boulay-Paty, t. I, p. 381 et suiv.; *Guidon de la mer*, chap. II, art. 2; Roccus, *de nautis*, note 69; Targa, cap. XII, n° 27.

(1) Trib. de comm. de Marseille, 5 mai 1831; *Journal de Marseille*, 12-1-201; Cass., 22 décembre 1850; Lehir, 1852, p. 186; voy. aussi Bordeaux, 3 mars 1852; Lehir, 1853, 194; voy. encore ibid., p. 100; Laget de Podio, t. I, 444; Aix, 27 avril 1830; *Journal de Marseille*, 14-1-283.

(2) Rouen (ch. des req.), 18 mai 1824; D. A., 2-40.

(3) Paris, 14 novembre 1853; Teulet et Camberlin, t. III, n° 835. *Contrà*, jugement du tribunal de commerce de la Seine du 14 juin 1852; Teulet et Camberlin, t. I, n° 216.

(4) Laget de Podio, t. I, p. 455; ordonn. de 1681, l. II, tit. Ier, art. 21.

La Cour de Rouen (8 décembre 1841, S. V., 42-2-33) a jugé que le suicide ne peut être assimilé à la désertion et, par conséquent, en produire les effets. Toutefois, les héritiers sont tenus, en cette circonstance, des dommages causés par le suicidé (1).

Celui qui est momentanément appelé à remplir les fonctions du capitaine est responsable comme ce dernier (2).

306. Si les faits des hommes de bord sont étrangers au service du navire, le capitaine n'en est pas responsable (3).

307. Le capitaine (art. 223, C. de comm.) ne peut choisir l'équipage que de concert avec le propriétaire du navire, lorsque celui-ci est présent (4).

Mais le choix de l'équipage appartient aussi au capitaine qui, étant *à la part* (5), a un intérêt dans le navire.

Le capitaine est obligé de pourvoir au remplacement des marins qui désertent, il n'est pas toutefois responsable des événements de mer résultant de cette désertion (6).

On est en désaccord pour savoir si le matelot engagé, à

---

(1) Rouen, 8 décembre 1841; S. V., 42-2-53.

(2) Cass., 17 décembre 1826; S. V., 26-1-80.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 6 février 1832; *Journal de Marseille*, 13-1-82.

(4) Par le mot *demeure*, dont parle l'article 223, il ne faut pas entendre le domicile; la demeure est déterminée d'après l'usage et les circonstances. (Pardessus, t. III, n. 629; ordonn., 1681, l. II, tit. Ier, art. 5.)

(5) Rennes, 13 juillet 1816.

(6) Trib. de comm. du Havre, 11 août 1855; Lehir, 1856, 116.

l'insu de l'armateur, dans le lieu de sa demeure, peut être refusé par celui-ci. Suivant M. Boulay-Paty (t. I, p. 424), le refus peut avoir lieu ; mais, suivant Pothier, le contrat serait valable ; l'armateur n'aurait que le droit de demander la réduction du prix convenu. Pardessus, au contraire (t. III, n° 639), déclare que le contrat est absolument valable et que l'armateur n'a qu'un recours contre le capitaine.

Le même auteur enseigne comme conséquence de cette doctrine que le défaut de pouvoirs du capitaine ne peut rendre nuls les engagements de la part des gens de l'équipage (1).

Cette doctrine du savant jurisconsulte nous paraît devoir être adoptée, car elle est en tous points conforme à l'équité. D'ailleurs, généralement, à un autre point de vue, le capitaine représente le propriétaire.

308. Le capitaine avant de s'embarquer doit s'occuper de l'équipement et de l'avitaillement.

Une portion notable de l'équipage peut demander que le tribunal de commerce l'autorise à augmenter ou à changer les vivres qui ne seraient pas suffisants pour la navigation. (Arg. de l'ordonnance du 12 janvier 1717, art. 3.)

309. Le capitaine est tenu (art. 224 C. de comm.) (2)

---

(1) Pardessus, t. III, n° 629.

(2) « Le capitaine tient un registre coté et paraphé par l'un des juges du tribunal de commerce, ou par le maire ou son adjoint, dans les lieux où n'y a pas de tribunal de commerce. Ce registre contient les résolutions prises pendant le voyage, la recette et la dépense concernant le navire, et généralement tout ce qui concerne

d'avoir un livre coté et paraphé par l'un des juges du tribunal de commerce, et à défaut, par le maire ou son adjoint. Ce livre doit renfermer toutes les résolutions prises pendant le voyage, les dépenses et les recettes du navire; en un mot, tous les faits propres à constituer les comptes à rendre.

Le livre de bord (art. 224 du C. de comm.) ne serait pas remplacé par un simple journal de route. (Art. 242, 243 C. de comm.) (1).

Les Cours d'Aix (21 juillet 1821) et de Douai (2 juin 1845, D. P., 45-4-58) exigent impérieusement la production du livre de bord comme pièce comptable.

Quelle que soit la confiance qu'inspire le livre de bord, il peut être critiqué dans ses énonciations (2).

Suivant un arrêt de Rennes (3), la preuve de la perte du livre de bord résulte suffisamment de ce qu'il n'a pas été relaté au nombre des effets sauvés.

Le capitaine doit constater, dans les ports où il s'arrête,

---

le fait de sa charge, et tout ce qui peut donner lieu à un compte à rendre, à une demande à former. » (C. de comm., art. 224.)

Sur les prescriptions résultant des articles 226, 229 du Code de commerce, voyez loi 13 et 22 août 1791; 4 germinal an II; décret, 11 janvier 1855, sur l'émigration.

Pour les obligations d'inscrire les passagers sur le rôle de l'équipage, voyez édit de juillet 1720, tit. VI, art. 18; lettre ministérielle, 25 mars 1817; ordonnance du 3 mars 1781, tit. II, art. 2; décision ministérielle, 23 janvier 1837.

(1) Voy. Laget de Podio, du *Parfait capitaine*, 192.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 29 juillet 1825; *Journal de Marseille*, 7-1-260.

(3) 12 juillet 1816.

le déchargement des marchandises. Le registre dont il a été parlé plus haut fait foi à cet égard jusqu'à preuve contraire (1). (Arg. de l'art. 242.)

Ces obligations imposées au capitaine ont pour but de protéger l'intérêt des chargeurs et l'absence des formalités auxquelles la loi soumet le capitaine élèverait contre lui une présomption grave de faute (2).

Le capitaine doit déposer les marchandises au port de destination, mais la force majeure décharge le capitaine. Ainsi, le capitaine qui, par suite d'une interdiction prononcée pour un port de commerce, n'a pu se rendre à destination, n'est pas obligé de rapporter les marchandises au lieu du chargement; il a pu déposer les marchandises dans un port voisin, lorsqu'il a cru, en agissant ainsi, soigner les intérêts du chargeur (3).

310. Le capitaine doit faire visiter le navire avant son départ. Le procès-verbal de visite est déposé au greffe du tribunal de commerce. (Art. 225 C. de comm.) (4).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 29 juillet 1825; Horson, t. II, p. 250, question 139; Laget de Podio, *loco citato*, 329, 340.

(2) Voy. Dalloz, *Droit maritime*, n[os] 338, 1835, 1838.

(3) Rouen, 27 février 1847, S. V., 48-2-442.

(4) « Le capitaine est tenu, avant de prendre charge, de faire visiter son navire, aux termes et dans les formes prescrits par les règlements[1]. Le procès-verbal de visite est déposé au greffe du tri-

[1] L. 9-13 août 1791, tit. III; ordonn. 29 octobre 1833, art. 45.
Ou par le juge de paix du canton dans les ports où il n'y a pas de tribunal de commerce. (Ord. 1[er] novembre 1826.) — Droits d'enregistrement : L. 22 frimaire an VII, art. 68, § 1[er], n° 35; L. 28 avril 1816, art. 43.

Les navires qui voyagent au long cours sont seuls assujettis à la visite avant leur départ (1).

La visite du navire dans les voyages de long cours est obligatoire pour l'aller comme pour le retour (2).

L'ordonnance du 1er novembre 1826 indiqué le juge de paix du canton comme devant recevoir le procès-verbal de

---

bunal de commerce : il en est délivré extrait au capitaine. » (C. de comm., art. 225.) Voy. Laget de Podio, p. 140.

(1) Trib. de comm. de Marseille, 21 septembre 1831 ; Bordeaux, 27 février 1826 ; S. 26-2-261 ; Beaussant, t. I, n. 163 ; loi du 13 août 1791, tit. III, art. 4 ; voy. aussi ordonnance 1681 ; l. I, tit. V, art. 7, et lettres patentes, 17 janvier 1770 ; déclaration, 17 août 1779 ; arr. du conseil, 2 mars 1792, l. II, tit. I, art. 8 ; ordonnance, 1er novembre 1826.

Les experts qui font la visite du navire procèdent 1° avant le chargement ; 2° au moment de faire voile. Cette seconde visite à pour but d'examiner si le navire est muni de toutes choses nécessaires à la navigation, si les réparations qui ont pu être ordonnées ont été faites. (Art. 12 et 13, loi 13 août 1791.)

(2) Voy. Trib. de comm. de Marseille, 18 mars 1822 ; *Journal de Marseille*, 3-1-110 ; Rouen, 22 juin 1822 ; P., 17-1-440 ; Bordeaux, 27 février 1826 ; D. P., 34-2-233 ; Cass., 23 mai 1820 ; Dalloz, v° *Droit maritime*, n° 386.

Une ordonnance de S. E. le ministre de la marine et des colonies, du 11 juin 1827, déclare que le capitaine n'est pas obligé de faire visiter son navire pour le retour. Cette décision porte :

« Qu'il ne peut y avoir lieu, dans le port colonial ou étranger, à la visite obligatoire d'un bâtiment de commerce français, que s'il s'agit d'un armement primitif fait dans ce port, ou d'un réarmement après désarmement dans le même port, et sauf encore le cas exceptionnel où, pour un navire déjà visité, lors de l'origine de son voyage,

visite dans les ports où il n'y a pas de tribunal de commerce. Le juge de paix doit, dans les vingt-quatre heures, envoyer le certificat au président du tribunal de commerce le plus voisin. Le dépôt en est fait au greffe.

Le défaut de visite du navire n'élève qu'une présomption *juris* sur son vice propre. Ainsi le capitaine peut toujours prouver que le sinistre est dû à la force majeure (1). Mais l'avantage du certificat de visite c'est d'établir la présomption que l'accident qui est arrivé est plutôt la suite d'un événement de mer que du vice propre (2).

Lorsque l'assurance est faite sur un navire étranger dans un port étranger, l'assuré est obligé de prouver, conformément aux lois du pays, que le navire était en bon état de navigation au moment du départ (3).

311. Il est encore imposé au capitaine d'avoir à bord l'acte de propriété du navire, celui de francisation, le rôle de l'équipage, les connaissements et chartes parties, les acquits de paiement ou à caution de la douane. (Art. 226)

---

l'existence d'avaries majeures survenues depuis serait tellement notoire que la prompte réparation, après visite, en fût jugée indispensable. »

Si un navire relâche pour avaries, le certificat de visite n'est pas nécessaire, suivant Beaussant, t. I, p. 204, parce que l'usage veut que les experts qui ont ordonné les réparations les visitent.

(1) Cass., 17 avril 1834; S. V, 34-1-233.

(2) Bordeaux, 20 août 1833; S. V., 36-2-111; Rennes, 19 février 1838; Bordeaux, 8 mars 1841; D. P., 42-2 118; Cass., 17 avril 1834; Massé, t. VI, p. 218.

(3) Bordeaux, 29 janvier 1834; S. V., 35-2-15.

La loi du 13 mai 1791 confère au navire construit en France les avantages réservés à la navigation française.

L'article 2 du décret du 18 octobre 1793 déclare qu'il n'y a que les navires construits dans les possessions françaises qui puissent avoir le privilége d'être réputés français (1).

L'acte de francisation d'un navire est dressé conformément à l'article 11 du règlement du 1er mars 1716 et aux articles 4, 9, 13, 19 et autres du décret du 9 octobre 1793 (2).

« Le ministre de la marine, par une circulaire du 8 novembre 1826, aux intendants, ordonnateurs, commissaires généraux et principaux, et commissaires chargés en chef du service dans les ports de France, relative aux formalités à observer pour les changements de nom des navires du commerce, s'exprime ainsi :

« Il a été reconnu nécessaire, pour obvier aux inconvénients que peut faire naître le mode actuellement suivi, de soumettre à quelques précautions et formalités l'exercice de la faculté, dont jouissent nos armateurs, de changer le nom primitif de leurs navires.

« J'ai pris à ce sujet, sur l'avis du bureau de commerce, un arrêté en date du 14 septembre 1826, qui établit que dorénavant toute permission accordée pour le changement de nom d'un navire, par l'officier supérieur d'administration du sous-arrondissement maritime, sera rendue pu-

(1) Laget de Podio, du *Parfait capitaine*, 168.
(2) Laget de Podio, 171.

blique au moyen d'un avertissement dont l'insertion, dans la feuille commerciale du port où se trouvera le bâtiment, sera faite à la diligence de l'autorité maritime locale, avec mention de tous les noms successivement portés par le même bâtiment.

« De son côté, le ministre des finances a pris un arrêté, en date du 16 octobre 1826, qui prescrit à l'administration des douanes, d'après la communication qu'elle recevra chaque fois de l'administration de la marine, de constater toute mutation de nom de navire sur ses registres et expéditions, et de reproduire, dans l'acte de francisation (quand le titre sera renouvelé) avec le nom actuel du navire, l'indication de tous ceux qui lui auront été précédemment imposés. »

« A la suite de cette circulaire, Son Excellence donne connaissance de son arrêté : il considère que le mode actuellement suivi peut donner naissance à des erreurs, et même favoriser la fraude en faisant perdre aux affréteurs, chargeurs et assureurs la trace de l'origine des navires auxquels de nouveaux noms ont été imposés.

« Que le moyen d'obvier à ces graves inconvénients est de donner de la publicité aux changements de noms des bâtiments du commerce, en rappelant tous ceux qu'ils auront pu précédemment porter.

« A la suite de ses considérants, le 14 septembre 1826, il arrête les dispositions suivantes :

« Lorsque, sur la demande des propriétaires d'un navire, l'officier supérieur d'administration du sous-arrondissement maritime aura cru devoir permettre la substitu-

tion d'un nouveau nom à celui sous lequel il est actuellement inscrit, il sera inséré dans la feuille d'annonces commerciale du port où se trouvera le bâtiment, à la diligence de l'autorité maritime locale, et dans un délai qui ne pourra excéder trois jours, un avis indicatif de ladite permission, lequel rappellera les différents noms successivement portés par le navire depuis l'époque de sa mise à l'eau.

« L'officier supérieur d'administration de la marine, qui aura autorisé la mutation, en préviendra sur-le-champ l'agent principal des douanes du ressort, afin que cette administration constate le même changement sur ses registres et sur les expéditions relatives aux bâtiments. » (Laget de Podio, p. 174.)

Le congé est le passe-port du navire ; il est délivré par la douane, suivant les lois en vigueur (1).

Le rôle d'équipage est établi conformément à l'article 20 du titre VII de l'ordonnance du 31 octobre 1784.

Le règlement du 26 juillet 1778 indique son contenu.

Suivant l'article 2 de l'acte de navigation du 21 septembre 1793 les trois quarts au moins des matelots doivent être nationaux pour constituer l'équipage du navire français, et c'est par le rôle de l'équipage qu'on vérifie sa qualité (2).

(1) Art. 10 de la loi du 18 octobre 1793 ; 27 vendémiaire an II ; voy. Laget de Podio, 176.

(2) Voy. circulaire ministérielle de la marine, 16 novembre 1816. Sur la composition de l'équipage et des gens qui doivent se trouver à bord du navire, voyez au surplus règlement, 23 janvier 1727 ; ord., 1740 ; ord., 3 mars 1781 ; 1784, tit. XIV, art. 1, 6 ;

On inscrit à la suite du rôle d'équipage les actes de naissance ou de décès (1).

Si le rôle d'équipage n'est pas dressé comme nous venons de le dire, le propriétaire du navire est privé des avantages de la loi (2)

Le connaissement sera de notre part l'objet d'un article spécial.

En ce qui touche les acquits de paiement ou acquits à caution des douanes, ils sont soumis aux lois des 26 octo-

---

lois, 21 septembre 1793, art. 2; décret du 23 mars 1852; id. du 2 juillet 1853; Laget de Podio, 179.

(1) Le testament dont parlent les articles 988, 989 du Code Napoléon ne peut être fait sur le navire qui n'a pas mis à la voile, puisque la forme de testament dont parlent ces articles n'est autorisée que pour le cas de voyage. (Voy. Coin-Delisle, art. 995, n° 4; Poujol, art. 988, n° 3; Delvincourt, t. II, p. 88; voy. encore sur l'application des articles 990 et suivants du Code Napoléon, Coin Delisle, chap. V, n° 5; Marcadé, art. 990, 994; Delaporte, t. IV, p. 356; Delvincourt, t. II, p. 88; Duranton, t. V, n° 159.

On peut aussi consulter sur les testaments, l'ordonnance de 1681, l. III, tit. II, art. 1, 2 et 3; l'ordonnance de 1689, l. IV, art. 45.

Pour les actes de naissance en mer, voyez articles 59, 60, 61, 81, 86, 87, et 77 Code Napoléon.

Pour les décès, voyez articles 36, 87 du même Code; ord., 1681, l. III, tit XI, art. 6 et 7; ord., 29 octobre 1833, art. 16; Beaussant, t. I, p. 195 et 196; Dalloz, v° *Droit maritime*, n° 505.

(2) 16 thermidor an VIII; Sirey, t. II, part. 2, page 474; 24 vendémiaire an VIII; Sirey, t. VII, part. 2, page 1134; et 1er brumaire an VII.

bre 1796; 10 brumaire an V; 8 floréal an XI, art. 56, 58, 62, 63; 28 avril 1803 (1).

Le capitaine doit être encore muni du manifeste. Le manifeste contient l'état de la cargaison (2), et l'on comprend de quelle importance est ce document.

Un grand nombre de règlements imposent aussi au capitaine la patente de santé (3).

Lorsque le capitaine n'a pas à bord les divers actes énumérés plus haut, ou bien enfin lorsqu'à l'entrée ou à la sortie des rivières il ne se trouve pas en personne dans son navire, il est responsable envers les intéressés de tous les accidents arrivés au navire ou au chargement. (Art. 224, 225, 226, 227, 228, C. de comm.)

312. Le capitaine, en entrant dans un port, n'est pas dispensé de prendre un pilote, parce qu'il n'en existerait qu'un seul (4). Dans ce cas, en effet, il doit attendre que ce pilote soit disponible, et si le capitaine agit autrement, il est responsable des avaries dont son imprudence est la cause.

Le capitaine est sans doute tenu de rester à son bord; mais si, arrivé dans un port, ses fonctions l'appellent ail-

(1) Voy. aussi le titre III de la loi du 22 août 1791; Laget de Podio, 187.

(2) Art. 4, 5 du titre II de la loi du 22 août 1791, et art. 3, 4 et 5 de celle du 24 mars 1794; voy. aussi les circulaires du 18 mars 1817 et la décision du ministre des finances du 19 novembre 1819; Laget de Podio, 188.

(3) Laget de Podio, 189; décret du 23 mars 1852; id., 2 juillet 1853 pour les chirurgiens.

(4) Rouen, 6 mai 1855; *J. de Mars.*, 1856, 2-15; Lehir, 1856, 171.

leurs, il n'est pas coupable de baraterie, encore bien qu'un accident soit arrivé sur le navire (1).

Le capitaine ne peut céder, par une convention privée, le pouvoir inaliénable qu'il tient de la loi et des règlements pour commander le navire; mais l'armateur peut placer à bord un subrécargue chargé de gérer la cargaison et de la direction du voyage.

313. Le capitaine ni les gens de l'équipage qui sont à bord ou qui s'y rendent ne peuvent être arrêtés pour dettes civiles autres que celles pour le voyage. Dans ce cas, il leur est loisible de fournir caution. (Art. 231 C. de comm.)

Par le mot *dettes civiles*, que renferme l'article 231 du Code de commerce, il faut entendre les dettes commerciales ; le mot *dettes civiles* est employé par opposition aux dettes qui résultent d'une condamnation correctionnelle ou criminelle (2).

Si la loi accorde un privilége d'insaisissabilité à la personne du capitaine, ce privilége ne s'étend pas aux choses qui lui appartiennent, sauf celles sans lesquelles il ne pourrait partir et faire son voyage. Le privilége d'insaisissabilité, établi par l'ordonnance du 1er novembre 1745, pour la solde des matelots, est toujours en vigueur (3).

(1) Trib. de comm. de Dieppe, 7 février 1848; *Journal de Marseille*, 1848, 2-48.

(2) Delvincourt, t. II, p. 206; Favard, v° *Capitaine*, § 2, n° 6; Dageville, t. II. p. 200; Massé, t. VI, n° 416.

(3) Valin, liv. III, t. II, art. 9; Dageville, t. II, p. 200; Pardessus, t. III, n° 679; Boulay-Paty, t. II, p. 44; Delvincourt, t. II, p. 206, liv. III, *C. de naviculariis*, *L. uniq. C. de nundinis*.

L'engagement de la caution ne consiste qu'à faire représenter l'individu débiteur après le voyage terminé, ou à répondre de la somme due si le débiteur déserte, ou si, par un fait volontaire, il ne revient pas à la fin de son engagement (1).

314. Lorsque le propriétaire du navire est présent par lui ou par un fondé de pouvoir, le capitaine ne peut, sans son autorisation, faire aucune dépense pour le navire ni même fréter celui-ci (art. 232 C. comm.); mais le propriétaire étant absent, et si le navire exige des réparations urgentes, le capitaine peut les faire exécuter dans le lieu même de la demeure du propriétaire, et sauf son recours contre lui (2).

Nous avons expliqué plus haut, page 239, note 4, ce qu'on entend par le mot *demeure*.

Lorsque le navire a été frété du consentement des propriétaires, et que ceux-ci refusent de contribuer aux frais nécessaires, le capitaine a le droit, vingt-quatre heures après sommation, et avec autorisation du juge, d'emprunter à la grosse sur la part d'intérêt dans le navire de ces mêmes propriétaires, afin de compléter les frais d'expédition (3).

Les copropriétaires d'un navire peuvent, comme le capitaine, emprunter à la grosse pour le compte de ceux qui refusent de contribuer aux frais d'expédition ou de réparation (4).

---

(1) Pardessus, t. III, n° 570; mais voy. Boulay-Paty, t. II, p. 46.

(2) Boulay-Paty, t. II, p. 52; mais voy. Emérigon, 2-451.

(3) Art. 233 C. de comm.; ordonn., 1681, l. II, tit. 1er, art. 18.

(4) Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 456.

Le capitaine représente directement le propriétaire du navire (1). Ainsi, il l'engage lorsque, *hors du lieu de sa demeure*, il affrète le navire, encore bien que cela lui fût interdit (2) par une convention particulière.

Les accidents de mer, prise, naufrage, échouement, feu, jet, innavigabilité, abordage, imposent encore au capitaine des devoirs qui ressortent des divers articles du Code à cet égard (3) et qui tous ont pour base la vigilance.

Dans le cours du voyage, le capitaine a le droit de faire un emprunt à la grosse en se soumettant aux formalités exigées par l'article 234 du Code de commerce (4). Dans

---

(1) Dans une action en justice, le propriétaire est représenté par le capitaine, et il est lié par le jugement rendu contre ce dernier. (Cass., 12 février 1840; S. V., 40-1-225.)

(2) Cass., 12 février 1840, arrêt mentionné *suprà*.

(3) Laget de Podio, p. 266 à 290, 319 à 325.

(4) « Si, pendant le cours du voyage, il y a nécessité de radoub, ou d'achat de victuailles, le capitaine, après l'avoir constaté par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage, pourra, en se faisant autoriser en France par le tribunal de commerce, ou, à défaut, par le juge de paix; chez l'étranger par le consul français, ou, à défaut, par le magistrat du lieu, emprunter sur corps et quille du vaisseau, mettre en gage ou vendre des marchandises jusqu'à concurrence de la somme que les besoins constatés exigent. Les propriétaires, ou le capitaine qui les représente, tiendront compte des marchandises vendues, d'après le cours des marchandises de même nature et qualité dans le lieu de la décharge du navire, à l'époque de son arrivée. L'affréteur unique ou les chargeurs divers qui seront tous d'accord, pourront s'opposer à la vente ou à la mise en gage de leurs marchandises, en les déchargeant et en payant le fret en proportion de ce que le voyage est avancé. A défaut de consentement

le cas de vente de marchandises, les propriétaires du navire sont tenus de la valeur des marchandises au lieu de la décharge.

Les affréteurs ou chargeurs, qui toutefois sont d'accord, pourront s'opposer à la vente ou à la mise en gage de leurs marchandises, en exiger le déchargement, en payant le fret à proportion du voyage avancé. Si un seul exerce ce droit, il paiera le fret entier sur ses marchandises (1).

Si le capitaine peut emprunter aussi bien sur les marchandises du chargement que sur les corps et quille du navire (2), la négligence à réaliser un emprunt pour

---

d'une partie des chargeurs, celui qui voudra user de la faculté de déchargement sera tenu du fret entier sur ses marchandises. » (C. de comm., art. 234.)

(1) Art. 234 C. de comm.; ordonn., 1681, l. II, tit. Ier, art. 19.

(2) Rouen, 29 décembre 1831; S. V., 32-2-160; Rennes, 18 décembre 1832; S. V., 33-2-199.

La Cour de Rennes a décidé, le 25 juillet 1831, que le capitaine ne pouvait emprunter sur le chargement pour les besoins du navire. Cette décision est justement critiquée dans les termes suivants, par M. Caumont, *Dictionnaire universel de Droit commercial et maritime*, v° *Capitaine*, n° 41.

« Le capitaine étant obligé d'achever le voyage auquel il s'est engagé, sous sa responsabilité, envers les propriétaires et les affréteurs (C. com., 238), il est donc indispensable de lui accorder les moyens nécessaires pour conduire le navire à sa destination. Or, l'article 234 en lui permettant non-seulement d'emprunter sur corps et quille, mais encore de mettre en gage ou vendre les marchandises, lui a permis, par là même, de les affecter à un emprunt à la grosse, bien moins désastreux aux chargeurs que la vente ou la mise

empêcher la vente du navire serait une baraterie vis-à-vis de l'armateur ou des assureurs.

En effet le capitaine commet une faute lorsqu'il aggrave

---

en gage. Cette faculté, dont l'exercice est abandonné à la prudence du capitaine, ne porte aucune atteinte aux intérêts des chargeurs qui ont leur recours vers les armateurs, pour le remboursement du prix de leurs marchandises vendues ou le paiement des emprunts auxquels on les a engagés, sous la déduction de la contribution aux avaries, dont ils peuvent être responsables (C. com., 234, 298 et 404.) Il ne dépend pas toujours du capitaine d'obtenir les moyens pécuniaires dont il a besoin, aux conditions qui lui sembleraient préférables. Dans le cas où il ne pourrait emprunter à la grosse, il serait forcé d'interrompre son voyage, en manquant à ses engagements, s'il n'avait pas la liberté de se soumettre à cette convention, supposition réprouvée par les principes du droit maritime, notamment par les articles 238, 295 et 296 du Code de commerce. C'est donc à tort que la Cour de Rennes a décidé, le 25 juillet 1831, que les droits du capitaine doivent se borner à faire, dans l'intérêt des chargeurs, des emprunts à la grosse ou autrement, qui sont jugés indispensables pour la seule conservation et les besoins spéciaux du chargement, mais ne peuvent s'étendre jusqu'à affecter indistinctement la totalité du chargement à des emprunts à la grosse, principalement pour les besoins du navire. Cet arrêt trouve sa réfutation dans la loi même, car, d'après l'article 315, les emprunts à la grosse peuvent être affectés sur le chargement ; d'un autre côté, l'article 320 porte, que le chargement est aussi affecté au capital et intérêt de l'argent donné à la grosse sur le chargement ; enfin, aux termes de l'article 324, le prêteur à la grosse sur marchandises chargées dans un navire, désigné au contrat, ne supporte pas la perte des marchandises, même par fortune de mer, si elles ont été chargées sur un autre navire. »

Mais le capitaine n'est pas obligé d'engager la cargaison pour un emprunt à la grosse. (Trib. de comm. de Bordeaux, 1er juillet 1849;

par une omission coupable la position de ses mandants.

Dans les pays étrangers, les vice-consuls ont qualité pour autoriser les capitaines à faire un emprunt à la grosse (décrets du 22 septembre et 1er octobre 1854) ; mais antérieurement c'était un acte de juridiction qui leur était interdit (1).

M. Caumont pense, en effet, que le vice-consul, n'ayant pas droit de juridiction, ne pouvait autoriser un emprunt comme le consul (2).

Aujourd'hui, comme nous l'avons dit, le décret du 1er octobre 1854 donne aux vice-consuls, dans le port de leur résidence, le droit d'autoriser les capitaines à contracter un emprunt. Ce décret était réclamé depuis longtemps par les besoins de la navigation (3).

Dans un voyage d'aller, l'emprunt à la grosse qui est autorisé pendant le cours du voyage, est permis aussi lorsque le capitaine est arrivé au lieu de la destination, pour réparation toutefois des avaries survenues pendant le voyage (4).

Lehir, 1851, p. 50; voy. cependant l'arrêt de la Cour de Paris, 6 décembre 1848 ; *Journal de Marseille*, 1848, 2-182).

(1) Voy. ordonn. du 26 octobre 1823, art. 2; lettre ministérielle du 31 janvier 1844; voy. aussi Cass., 24 août 1847; S. V., 47-1-766; Rouen, 3 janvier 1844; *Revue des Assurances*, 1-95.

(2) Art. 2 de l'ordonn. du 26 octobre 1833; trib. de comm. du Havre, 16 juin 1842; Rouen, 4 janvier 1814; Cass., 24 août 1847; Dalloz, *Droit maritime*, n° 441.

(3) Caumont, v° *Capitaine*, n° 44.

(4) Bordeaux, 30 mars 1830; S. V., 30-2-325.

Dans l'espèce et plusieurs autres de même nature, l'assureur

Mais le capitaine qui, sans nécessité, emprunte ou vend des marchandises, est tenu personnellement, sans préjudice des poursuites criminelles. (Art. 236, C. de comm.)

Dans le cas de vente nécessaire de marchandises, on ne doit vendre les marchandises des affréteurs qu'après celles du capitaine (1). Celui-ci en acceptant son mandat, a pris, en effet, l'engagement tacite de conserver d'abord la chose qui lui a été confiée, car on peut dire qu'il s'est présenté comme remplissant à l'égard des tiers la mission de transporter leurs marchandises et non les siennes.

Les fautes commises par le capitaine dans la gestion et la vente d'une pacotille à lui confiée, engagent directement sa responsabilité (2).

Dans le cas d'innavigabilité constatée, il est permis au capitaine de faire vendre le navire sans l'autorisation spéciale des propriétaires (3).

La vente du navire sera nulle, si elle n'a pas été faite avec les formalités légales, et l'acquéreur sera évincé. Il en serait autrement, si même, hors le cas d'innavigabilité, la

---

prétendait que tous emprunts à la grosse étant interdits au lieu de destination, le capitaine ne pouvait mettre l'emprunt à la charge de l'assureur ; mais les tribunaux, par interprétation de la convention et les avaries ayant eu lieu pendant le voyage assuré, ont jugé que les assureurs n'étaient affranchis que de la *prime* de grosse.

(1) Pothier, *Charte partie*, n° 33 ; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 476, et *Droit maritime*, t. II, p. 76.

(2) Voy. Caumont, v° *Baraterie*. n° 29 ; Émérigon, t. I, p. 370 ; Dalloz, *Droit maritime*, n° 1927 ; Lemonnier, 1-176.

(3) Art. 237 C. de comm. ; ordonn., 1681, l. II, tit. II, art. 19.

vente avait lieu par l'autorité administrative et par mesure de sûreté et d'ordre public (1). Il suit de tout ce qui précède que si le capitaine a vendu, par nécessité, par exemple, pour acquitter les frais de sauvetage de la marchandise, et qu'il n'y ait aucune faute de sa part, il ne saurait être réputé obligé en son nom personnel; il n'est engagé à l'égard des chargeurs que comme mandataire des armateurs (2). Mais il y a faute grave de la part du capitaine qui, sur le refus du consignataire de recevoir la marchandise, la vend, en pays étranger, sans autorité de justice ni autorisation du consul; il ne peut s'excuser sur l'usage des lieux pour échapper aux conséquences des prescriptions édictées par l'article 305 du Code de commerce (3).

L'emprunt à la grosse, sur corps ou facultés, de la part du capitaine, est, au surplus, autorisé aussi bien pour empêcher la saisie du navire et l'interruption du voyage que pour la réparation d'avaries ou l'achat des victuailles (4).

Le capitaine, en cas d'innavigabilité constatée, et qui a pu se faire autoriser à vendre le navire, n'a pas le droit d'en faire le délaissement; le propriétaire assuré peut opter pour l'action d'avarie (5).

---

(1) Caumont, *loco citato*, n_0 53.

(2) Bordeaux, 14 avril 1839; J. P., v° *Assur. marit.*, n° 1094, p. 58; voy. l'ordonnance de 1833, 29 octobre, art. 32; la loi du 13 août 1791, tit. III.

(3) Bordeaux, 1er mars 1856; ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 20.

(4) Rouen, 4 janvier 1844; S. V., 44-2-454; voy. Lehir, 1853, p. 100.

(5) Cass., 15 mai 1854; Lehir, 1855, 453, et *Gazette des Tribunaux*,

Le capitaine ne doit pas contracter un emprunt pour la réparation qui serait considérable, eu égard à la valeur du navire; dans ce cas il doit faire déclarer l'innavigabilité, sous peine de dommages intérêts envers l'armateur, si celui-ci, à l'arrivée du navire, est obligé de l'abandonner avec son fret, parce que la valeur en était absorbée par l'emprunt (1) et que la réparation ne l'a pas accrue.

Au surplus, lorsque la nécessité d'un emprunt se révèle, il suffit, pour que l'emprunt soit régulier, que la nécessité des réparations à faire ait été constatée par les principaux de l'équipage, sans qu'il y ait eu délibération préalable.

Lorsque le navire déclaré innavigable a été vendu, le capitaine peut néanmoins emprunter à la grosse pour les frais de transport de la cargaison, du loyer et du retour de l'équipage (2). Son mandat, en effet, subsiste encore et pourrait engager sa responsabilité.

Le propriétaire et l'armateur du navire sont tenus de

---

17 mai 1854; voy. aussi trib. de comm. de Bordeaux, 29 avril 1853; Goubeau, 1853, 147.

(1) Trib. de comm. de Mars., 16 octobre 1829; Aix, 27 avril 1830.

(2) Rouen, 29 décembre 1831; S. V., 32-2-160.

Ce même arrêt déclare que les voyages d'aller et de retour doivent être considérés comme deux voyages distincts et séparés, à moins qu'il n'existe de stipulation contraire. Lors donc que le navire a fait heureusement le voyage d'aller, les loyers de l'équipage, à raison de ce voyage, sont définitivement acquis à l'équipage, bien que le navire périsse dans le voyage de retour. Un emprunt à la grosse peut donc être contracté par le capitaine pour payer les loyers dont il s'agit. (C. comm., art. 258, 259, 265 et 299.

payer les lettres de change tirées par le capitaine en cours de voyage, et causées valeur en règlement de compte pour le navire, lorsque en effet il est justifié que les dépenses ont eu lieu (1). (Mais *vide infrà*, Des Armateurs.)

Les articles 222, 230 et 236 du Code de commerce déterminent les cas dans lesquels le capitaine est personnellement tenu ; ces articles sont limitatifs. Ainsi, le capitaine qui tire des lettres de change pour les besoins du navire, ne s'engage pas personnellement (2) envers le donneur de fonds.

Il est vrai que lorsqu'on tire une lettre de change, on doit garantie de son acceptation ; mais il n'en est pas ainsi si le capitaine a déclaré sa qualité et agit pour l'armateur ; et les articles 111 et 117 du Code de commerce autorisent cette doctrine, car ils supposent la lettre de change tirée en nom propre pour le compte des tiers (3).

On a agité la question de savoir si le capitaine obligeait les propriétaires du navire ou du chargement envers le prêteur, alors que les formalités de l'article 234 du Code de commerce n'avaient pas été remplies. Nous pensons

---

(1) Voy. Bordeaux, 3 avril 1844; S. V., 44-2-599 ; Valin, p. 269 Locré, t. II, p. 78 ; Boulay-Paty, *Droit maritime*, t. II, p. 73 ; Becane, sur Valin, t. I, p. 449 ; Massé, v° *Capitaine*, n° 159 ; Delvincourt, t. II, p. 211 ; Emérigon, t. II, p. 484.

(2) Art. 1997 C. Nap.; arrêt de la Cour de La Haye, 5 novembre 1825.

(3) Voy. Dalloz, v° *Droit maritime*, n°s 1369 et 1370 ; Bordeaux, 3 avril 1844 ; S. V., 44-2-597 ; Gand, 6 avril 1838 ; Caumont, n°s 47 et 49, v° *Capitaine*.

que les formalités de l'article 234 sont nécessaires (1).

En effet, l'emprunt à la grosse est, par lui-même, la constatation indirecte des avaries ; il donne lieu, en outre, à des frais de commission et de change considérables. A ces divers points de vue toute constatation est nécessaire, et cette nécessité ressort des dispositions prévues par l'article 234 établies dans l'intérêt des armateurs.

Cependant M. Caumont (v° *Capitaine*, n° 45) enseigne, en principe, que le capitaine représente l'armateur ; que sous les lois rhodiennes et romaines, et sous l'ordonnance de 1681 il en était ainsi.

Le capitaine, sauf le cas de collusion frauduleuse avec les tiers, engage donc l'armateur ; d'où la conséquence que si le capitaine n'accomplit pas, notamment, les formalités prescrites pour les compromis à la grosse, suivant l'article 234 du Code de commerce, l'emprunt à la grosse ne sera pas nul à l'égard du prêteur, mais le capitaine sera soumis à des dommages-intérêts envers l'armateur.

« Ce véritable sens de l'article 234, dit M. Caumont (*loco citato*, n°s 45 et 46), résulte également de l'article 236, qui veut que le capitaine qui a, sans nécessité, pris de l'argent sur quille du navire, soit responsable envers l'armement et personnellement tenu du rembourse-

---

(1) *Contrà, vide* p. 262, note 1, et Rennes, 16 décembre 1811 ; trib. de comm. de Marseille, 13 déc. 1842 ; mais nous adoptons définitivement l'opinion contraire et nous modifions ainsi ce qui déjà dans nos écrits ne paraîtrait pas en harmonie avec cette opinion. (Voyez Valin, p. 268 ; Emérigon, t. II, p. 459.)

ment, ce qui prouve que le propriétaire est fondé à recourir sur le capitaine, mais qu'il est obligé de désintéresser le tiers envers lequel il demeure tenu par le fait de son capitaine qui était son mandataire légal. Les articles 312 et 192 contiennent une nouvelle preuve que les formalités de l'article 234 ne sont pas obligatoires pour le prêteur vis-à-vis du propriétaire, puisque ce n'est que pour conserver son privilége à l'égard du propriétaire, que le prêteur est obligé de veiller à ce que ces formalités soient remplies par le capitaine ou à l'égard du tiers, lorsqu'il s'ouvre un ordre entre plusieurs créanciers. Enfin, l'assimilation faite par l'article 313 du Code de commerce, du contrat à la grosse à ordre, aux effets de commerce négociables par la voie d'endossement, repousse encore l'idée que les tiers ou porteurs de ces lettres de grosse, puissent être tenus de produire, outre leur titre dont ils sont régulièrement saisis par un simple endossement, des pièces justificatives, c'est-à-dire le procès-verbal signé par les principaux de l'équipage et l'autorisation du juge, énoncés dans l'article 234 du Code de commerce.

« A la vérité, notre sentiment est contraire à la doctrine de presque tous les auteurs, et notamment à celle de Pardessus, t. III, n° 910; Delaporte, sur l'article 234; Delvincourt, t. II, p. 210; Dageville, t. II, p. 223; Boulay-Paty, t. II, p. 65, et t. III, p. 29, et à plusieurs arrêts, particulièrement aux arrêts de Rouen, du 20 novembre 1818 (S. 19-2-236); d'Amiens, du 30 août 1826; aux jugements du tribunal de commerce de Marseille, des 18 avril 1828 et 28 août 1829, enfin, à un arrêt de la Cour de Rouen,

du 21 août 1841. Il résulte de cette doctrine et de cette jurisprudence, que tout prêteur à la grosse doit connaître la qualité de celui avec lequel il contracte, qu'il doit donc s'imputer les conséquences d'un prêt fait à un capitaine qui, par cela seul qu'il n'a pas rempli les conditions sans lesquelles la loi lui dénie le pouvoir d'emprunter à la grosse, doit être considéré, en réalité, comme ayant agi sans mandat ou en dehors des limites du mandat que la loi lui confère. Mais cette interprétation absolue, d'ailleurs contraire à l'ordonnance tacitement confirmée par le Code de commerce, et à la doctrine de Valin (p. 268) et d'Emérigon (t. II, p. 459), rendrait tout commerce nautique impossible, puisqu'il faudrait que chaque prêteur connût la législation de tous les pays maritimes, tandis qu'au contraire, à leur égard, la règle *locus regit actum* doit prévaloir. Aussi, est-ce avec des motifs énergiques que la cour suprême a condamné une pareille doctrine, en décidant, par plusieurs arrêts successifs, que les formalités exigées par l'article 234, ont uniquement pour objet de mettre le capitaine à portée de justifier de la nécessité des emprunts qu'il a souscrits, et d'éviter ainsi toute demande récursoire de la part des propriétaires; mais que ces formalités ne concernaient pas le prêteur qui a traité de bonne foi avec le capitaine, et qui n'est soumis à aucune justification à l'appui de son contrat de grosse (1). »

Cette doctrine est très contestable, *vide infrà* p. 280 où nous traitons encore cette importante question.

---

(1) Cass. 28 novembre 1821; D. P., 22-1-29; S. 22-1-64; 5 jan-

La Cour d'Aix toutefois (8 décembre 1820) a jugé qu'un emprunt à la grosse n'était pas nul s'il avait été fait dans le lieu même de l'armement du navire, sans accomplir les formalités de l'article 234.

315. On sait que le capitaine dont le navire est mis hors de service par le mauvais temps, et qui est forcé de relâcher dans un port autre que celui de sa destination, doit faire toutes diligences pour se procurer un autre navire à l'effet de transporter son chargement au lieu de sa destination. (Art. 391.)

Si le capitaine ne trouve pas de navire, il est tenu de laisser écouler les délais prescrits par l'article 387 du Code de commerce (1) avant de procéder au délaissement des

---

vier 1841; D. P., 41-1-80; S.-V., 41-1-6; 9 juillet 1845; S.-V., 45-1-156; D. P., 55-1-313.

Pour la négative sur ces questions, voy. encore Rouen, 20 novembre 1818; mais cet arrêt a été cassé par la Cour de cass. le 28 novembre 1821; *idem*, Amiens, 30 août 1836; S. V., 37-2-160; *sic*, Delvincourt, t. II, p. 210, note 5; Montgalvy et Germain, sur l'article 234 Code de comm.; Dageville, id.; Pardessus, t. III, n° 910; Boulay-Paty, t. II, p. 65, et t. III, p. 29 et suiv.; et sur Emérigon, t. II, p. 461.

Voy. aussi sur l'article 234 du Code de commerce, Dalloz, v° *Droit maritime*, n° 436; *Consulat de la mer*, chap. CIV, CV, CVI; jug. d'Oléron, art. 1 et 2; ord. de Wisbuy, art. 13, 35, 45, 68 et 69; ordonn. Hans. Teut., art. 60; *Guidon de la mer*, chap. V, art. 35 et chap. XVIII, art. 4; ordonn. 1681, tit. *du Capitaine*, art. 19.

(1) « En cas d'arrêt de la part d'une puissance, l'assuré est tenu de faire la signification à l'assureur, dans les trois jours de la réception de la nouvelle. Le délaissement des objets arrêtés ne peut être fait qu'après un délai de six mois de la signification, si l'arrêt a eu

marchandises pour le compte de l'assureur. Faute par lui de ce faire, il commet une de ces fautes graves qui constituent la baraterie de patron, et qui est prévue par l'article 353 du Code de commerce. (Arg. de l'art. 394.)

316. Il est interdit au capitaine qui navigue à profit commun sur le chargement, de faire un trafic particulier, sauf convention contraire, sous peine de voir ses marchandises confisquées au profit des intéressés. (Art. 239, 240 C. comm.) (1).

Le chargement, abusivement opéré en cours de voyage, pour le compte du capitaine, et sans connaissement, ne donne pas lieu à contribution en cas de jet, alors surtout que le capitaine apporte, pour toute preuve du chargement et du jet, une déclaration faite au consulat, déclaration même non appuyée de facture régulière (2). (Art. 345.)

Le capitaine naviguant pour son propre compte comme propriétaire ou locataire, est soumis à la patente (3).

---

lieu dans les mers d'Europe, dans la Méditerranée ou dans la Baltique; qu'après le délai d'un an, si l'arrêt a eu lieu en pays plus éloigné. Ces délais ne courent que du jour de la signification de l'arrêt. Dans le cas où les marchandises arrêtées seraient périssables, les délais ci-dessus mentionnés sont réduits à un mois et demi pour le premier cas, et à trois mois pour le second cas. » Code de comm. art. 387; ordonn., 1681, l. III. tit. VI, art. 49 et 50.

(1) 20 août 1838, trib. de comm. de la Seine; voy. le *Droit*, journal des tribunaux, 1838, n° 914.

Sur l'interdiction du trafic, voy. ordonnance de 1681, liv. II, tit. I, art. 28.

(2) Aix, 9 juin 1840; Armand Dalloz, v° *Avaries*, n° 19, p. 112.

(3) Loi du 25 avril 1844, art. 13, n° 6.

Dans l'engagement *à la part*, le capitaine est tenu de payer le fret de sa pacotille. Il entre dans les bénéfices du chargement, il doit donc contribuer aux dépenses.

Le droit de chapeau est une certaine gratification donnée au capitaine, et qui est connu aussi sous le nom d'*étrennes, vin du marché,* chausses.

Si le capitaine navigue à profit commun, le droit *de chapeau* ne lui appartient pas exclusivement ; il n'a droit qu'à une part dans la répartition des bénéfices (1).

317. Le capitaine ne peut, sans l'avis des officiers et des principaux de l'équipage, abandonner son navire. Dans le cas d'abandon, il est tenu de sauver les choses les plus précieuses. Le cas fortuit, en cas de perte des effets transportés, est le seul fait qui le libère. (Art. 241 C. comm.)

En prescrivant au capitaine ces diverses formalités, la loi a voulu entourer ses actes de toute garantie. Si le capitaine seul eût pu se déterminer dans l'acte si grave d'abandon, on aurait pu craindre qu'il ne fût pas assez réfléchi.

Nous n'avons jusqu'à présent parlé que des obligations en général du capitaine, mais nous avons indiqué celles qui lui incombent à l'arrivée, en voici le complément :

318. Lorsque le capitaine arrive (2) il est obligé de faire

(1) Boulay-Paty, t. I, p. 98 ; Delvincourt, t. II, p. 284. Il en est de même pour les étrennes que le capitaine reçoit *bonâ custodiâ.*

(2) Le capitaine, entrant au port, doit se conformer aux règlements généraux et particuliers pour le placement du navire. A cet effet, il fait à l'officier du port la déclaration d'entrée et demande la place qu'il doit occuper, le lieu où il doit aborder, décharger et même délester. (Cass., 9 mars 1844.)

viser son registre et de rédiger un rapport qui indique le lieu et le temps du départ, la route tenue, les hasards courus, les événements de mer. Ce rapport a lieu au greffe devant le président du tribunal de commerce du lieu et à défaut devant le juge de paix qui l'enverra sans délai au président du tribunal de commerce du lieu, ou le plus voisin. Le dépôt est toujours fait au greffe du tribunal de commerce. (Art. 242 C. comm.) (1).

Le rapport du capitaine cède sans doute à la preuve contraire, mais cette preuve ne résulte pas de simples inductions ou de raisonnements plus ou moins justes en apparence (2), il faut démontrer la fausseté du rapport.

L'ordonnance de 1681, liv. I, tit. X, art. 7 et 8, réservait aussi aux parties intéressées le droit de contredire le rapport du capitaine et d'en annuler les énonciations.

Le capitaine étranger qui arrive en France peut faire son rapport conformément aux lois de son pays, si surtout il y a réciprocité entre la France et la nation à laquelle appartient le capitaine étranger. Ce rapport est fait devant le

---

(1) « Le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, de faire viser son registre, et de faire son rapport [1]. Le rapport doit énoncer le lieu et le temps de son départ, la route qu'il a tenue, les hasards qu'il a courus, les désordres arrivés dans le navire, et toutes les circonstances remarquables de son voyage. » (C. de comm., art. 242; ordonn., 1681, l. I, tit. X, art. 4 et 5.)

(2) Trib. de comm. de Bordeaux, 17 juillet 1855; *Journal de Marseille*, 1855, 2-13.

[1] Droits d'enregistrement : L. 22 frimaire an VII, art. 68, § 1, n° 35; L. 28 avril 1816, art. 43.

consul de sa nation (1). Telle est, au surplus, la règle contenue dans une circulaire ministérielle de 1833.

M. Caumont (v° *Capitaine*, n° 57) enseigne qu'on ne doit recourir au juge de paix qu'autant qu'il n'y a pas de tribunal civil qui remplisse les fonctions de tribunal de commerce. Cette doctrine nous paraît incontestable.

Suivant M. Dalloz (v° *Droit maritime*, n° 529) le rapport doit être fait devant le maire ou son adjoint, s'il n'y a pas de juge de paix (2).

Le capitaine français qui aborde dans un port étranger doit aussi se présenter au consul de France pour prendre un certificat constatant l'époque de son arrivée, de son

---

(1) Aix, 14 mars 1840; trib. de comm. de Bordeaux, 22 août 1838; trib. de comm. de Marseille, 22 août 1845; Cass., 23 novembre 1847; Cass. (ch. civ.), 26 février 1851; *Revue des Assurances*, 7-94; S. V., 48-1-66; trib. de comm. de Marseille, 28 février 1837.

(2) Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 152, et *Droit maritime*, t. II, p. 125.

A l'arrivée au lieu de destination, le capitaine rend compte de sa mission à l'autorité publique et aux parties intéressées; il remet, dans les vingt-quatre heures, au bureau des douanes, l'acte de francisation et de congé qui y restent déposés jusqu'au prochain départ. (Loi de vendémiaire an II, art. 28.)

Dans les vingt-quatre heures aussi, il déclare à l'officier du port la quantité et la qualité du lest qu'il a à bord. (Ord. de 1681, liv. IV, tit. IV, art. 1er; ord. de 1765; conseil d'Etat, 6 septembre 1842.)

Il remet encore au préposé à l'inscription maritime le rôle d'équipage (règlement de 1797); enfin, il dépose au bureau des douanes l'état du chargement, paie les droits et fait décharger les acquits à caution.

départ, l'état et la nature du chargement. (C. comm., 244.)

L'obligation imposée au capitaine d'un navire de faire son rapport dans les vingt-quatre heures de l'arrivée au port, n'est pas absolue. Le rapport fait plus tard peut être considéré comme valable, suivant les circonstances, et les juges peuvent même tirer des pièces produites la preuve que la formalité prescrite par la loi a été accomplie. C'est ainsi que l'a décidé la Cour de cassation (1) en rejetant un pourvoi contre un jugement du tribunal de commerce de Bordeaux.

Cette décision est autorisée par la disposition de l'article 230 du Code de commerce qui affranchit le capitaine de toute responsabilité dans le cas de force majeure, que celui-ci doit prouver, afin d'établir qu'il n'a commis aucune faute. La faute qui précède le cas fortuit empêche en effet celui-ci d'avoir aucune portée, car, sans la faute, le cas fortuit ne fût pas arrivé (2).

L'arrêt précité constate que le livre de bord peut établir les événements qui, sauf preuve contraire, justifient de l'innavigabilité en l'absence des autorités légales.

Dans le cas de relâche forcée dans un port français, le capitaine est tenu de déclarer au président du tribunal de commerce du lieu les causes de sa relâche. Il s'adresse au juge de paix, à défaut du président (3). Dans un port étranger

---

(1) Cass. (ch. req.), 2 juillet 1839; voy. *le Droit*, 31 juillet 1839.

(2) Aix, 21 juillet 1821; *Journal de Marseille*, 20-1-371.

(3) Voy. *suprà*, ce qui a été dit pour le tribunal civil remplaçant le tribunal de commerce.

le capitaine s'adresse au consul français ou à son défaut à un magistrat du lieu. (Art. 242 C. comm.; ordonn., 1681, l. I, tit. X, art. 4 (1).

Un rapport pourrait paraître inutile dans le cas de naufrage, et lorsque le capitaine s'est seul sauvé, mais dans ce cas encore les divers intéressés ont le droit de connaître les causes du sinistre pour apprécier la conduite du capitaine.

Le capitaine qui a fait naufrage et qui s'est sauvé seul ou avec partie de l'équipage est donc tenu de se présenter devant le juge du lieu, ou, en son absence, devant toute autre autorité civile, d'y faire son rapport, de le faire vérifier par les gens de l'équipage sauvés, et d'en lever expédition pour en justifier aux intéressés. (Art. 246 C. comm.) (2).

La fausse déclaration d'un naufrage par les gens de l'équipage serait considérée comme un faux témoignage en matière civile (3).

Le capitaine qui a omis dans son rapport de signaler un

---

(1) La relâche forcée dans un port et les obligations à remplir étaient prévues par l'ordonn. de 1681, liv. I, tit. X, art. 6; voy. l'ordonnance du 29 octobre 1833, art. 12; la loi des 6, 22 août 1790, tit. VI, liv. IV; et enfin celle de germinal an II, tit. II, art. 6.

(2) « Le capitaine qui a fait naufrage, et qui s'est sauvé seul ou avec partie de son équipage, est tenu de se présenter devant le juge du lieu, ou, à défaut de juge, devant toute autre autorité civile, d'y faire son rapport, de le faire vérifier par ceux de son équipage qui se seraient sauvés et se trouveraient avec lui, et d'en lever expédition. » (C. de comm., art. 246.)

(3) Cass., 17 septembre, 1836; S. V., 36-1-817.

cas de force majeure, ne peut ensuite l'établir par aucune preuve (1), celle-ci serait réputée tardive et dès lors suspecte.

Le rapport du capitaine doit être appuyé de certaines pièces justificatives; mais si le navire a péri corps et biens et que le capitaine ait seul échappé au naufrage (2), on ne peut lui faire un reproche de l'absence des pièces justificatives qu'il serait tenu de produire dans d'autres circonstances.

La loi, comme on l'a vu, oblige dans bien des cas le capitaine à un rapport, mais ce rapport doit-il être toujours vérifié dans le cas d'avaries comme pour le naufrage?

La cour de Rennes (9 janvier 1821, J. P., v° *Assurances maritimes*, n° 652, p. 35) a jugé qu'il n'est pas nécessaire qu'un procès-verbal d'avaries rapporté par le capitaine au lieu du déchargement soit vérifié par les passagers, quand il l'a été par les gens de l'équipage. L'article 247 du Code de commerce ne s'entend, dit cet arrêt, que du cas de naufrage (3).

Sans doute l'article 247 se trouve placé après l'article 246 qui ne parle que du naufrage, mais si l'on examine l'ensemble des dispositions de la loi, on sera convaincu que le législateur a voulu rendre de plus en plus évidente la conduite du capitaine. Or, s'il en est ainsi, pourquoi, dans le cas d'avaries comme dans le cas de naufrage, le rapport

---

(1) Aix, 3 août 1818.

(2) Dageville, t. V, p. 494.

(3) Rennes, 9 janvier 1821; J. P., v° *Assur. marit.*, n° 652, p. 35.

ne serait-il pas vérifié par les passagers, s'il y a possibilité? D'ailleurs, l'art. 247 étant précisément placé après tous les cas possibles d'événements de mer, il s'ensuit, ce nous semble, qu'il les régit puisqu'il n'établit aucune exception (1).

Le délai de vingt-quatre heures pour le rapport n'est pas prescrit aussi rigoureusement en cas de naufrage que lorsqu'il y a simplement accident ou relâche forcée. (Art. 242, 245.) Mais le capitaine doit faire son rapport le plus tôt possible (2).

Si le rapport du capitaine n'a pas été vérifié, les juges peuvent cependant y puiser des éléments de décision pour des faits qui n'intéressent pas directement le capitaine.

En effet, le rapport du capitaine peut servir à prouver entre tiers, le capitaine étant désintéressé dans le débat (3).

Au surplus, le rapport d'un capitaine, on le sait, ne fait pas tellement foi qu'il ne puisse être combattu par des preuves contraires. Spécialement la déclaration que des marchandises jetées à la mer étaient, avant le jet, avariées de vice propre, peut être combattue par la preuve que le capitaine avait pu constater l'avarie avant le départ (4).

On s'est demandé si pour la constatation des avaries

---

(1) Voy. Boulay-Paty, t. II, *Droit maritime*, p. 152; Locré, t. II, p. 93; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 133; Pardessus, t. III, n° 649; voy. aussi Rennes, 23 août 1810.

(2) Rennes, 12 juillet 1816; voy. encore sur les devoirs du capitaine qui fait naufrage, ordonnance du 29 octobre 1833, art. 17.

(3) Cass., 2 juillet 1838; Bordeaux, 11 juillet 1826; S., 26-2-254.

(4) Bordeaux, 13 janvier 1841; J. P., v° *Assurances maritimes*, n° 657, p. 35.

survenues dans des mers lointaines, et réparées dans un port étranger, le capitaine était tenu de les établir par un rapport fait au magistrat du lieu, quoique sujet d'une puissance étrangère, ou bien s'il suffirait d'un certificat émané des négociants notables du port dont la signature serait légalisée par les autorités locales? Ce certificat, suivant la Cour de Bordeaux, 22 février 1844, est suffisant; mais, suivant Emérigon (t. II, p. 125), Valin (p. 175) et Boulay-Paty (*Droit maritime*, t. II, p. 125), le rapport doit être fait devant le magistrat du lieu, quoique sujet d'une puissance étrangère. Tel est, en effet, le vœu de la loi exprimé implicitement dans l'article 244 du Code de commerce.

319. Le capitaine ne peut décharger aucune marchandise avant d'avoir fait son rapport. (Art. 248 C. comm.) Nous traiterons, au chapitre *Du Fret*, des fins de non-recevoir. (Art. 435 et suiv.)

Le capitaine, avant son départ d'un port étranger, ou des colonies françaises pour revenir en France, doit envoyer à ses propriétaires un compte signé de lui, contenant l'état du chargement, le prix des marchandises de la cargaison et l'état des sommes empruntées avec le nom des prêteurs. (C. comm., 235; ord., 1681, l. II, tit. I, art. 30.)

Le capitaine qui, pendant le voyage, manque de victuailles, pourra, après avoir pris l'avis des principaux de l'équipage, forcer ceux qui ont des vivres à les mettre en commun (1).

On ne peut qu'approuver cette sage disposition de la loi

(1) Art. 249 C. comm.; ordonn., 1681, l. II, tit. I, art. 31.

qui unit dans un sort commun tous ceux qui se sont engagés dans une expédition maritime.

Le capitaine a encore des devoirs d'humanité à remplir. Ainsi celui qui refuse de laisser attacher une amarre à son bord, pour conjurer un péril imminent, viole les règlements du port de Bordeaux (1). L'article 8 du règlement du port de Marseille contient la même prescription. Comme conséquence des devoirs d'humanité du capitaine, un arrêt de Rouen (7 janvier 1853, Teulet et Camberlin, t. IV, n° 1207) décide que le capitaine du navire qui s'est détourné de sa route pour porter secours, a droit à des dommages-intérêts.

Dans les divers chapitres qui vont suivre, nous constaterons encore nécessairement les droits et obligations du capitaine, puisqu'il se trouve engagé dans les contrats du droit maritime que nous examinerons (2). Mais, dès à présent, nous avons présenté l'ensemble des obligations du capitaine ; on voit combien ces obligations sont nombreuses et intéressent au plus haut degré les diverses parties, armateurs, propriétaires de navire et chargeurs, dont les intérêts reposent dans les mains du capitaine.

S'il en est ainsi, les diverses prescriptions de la loi qui règlent les devoirs du capitaine doivent être considérées plutôt comme impératives que comme énonciatives. Aussi, c'est avec beaucoup de raison qu'Émérigon (t. I, chap. VII, sect. 5, p. 194) disait avant M. Laget de Podio, cité *suprà* :

« Le titre de maître, *magister*, est un *titre d'honneur*,

---

(1) Trib. de comm. de Bordeaux, 2 avril 1855 ; *J. M.*, 1855, 1-141.

(2) Voy. aussi le chapitre de l'*abordage*.

d'expérience et de bonnes mœurs, dit Cleirac, sur l'art. 1er des *Jugements d'Oléron.*

« Targa (cap. XII, p. 36), dit que le grade du capitaine qui commande un navire armé, soit en guerre, soit en marchandises, est un poste de dignité, et que les capitaines marchands jouissent de tous les priviléges militaires : *Il posto di capitano di nave, è dignita*.......... *gedendo esso di tutti li privilegi militari.*

« *Magister navis miles existimatur; ideòque omnibus privilegiis militaribus gaudet.* Roccus, *de navibus,* not. 7.

« Cet état demande autant d'expérience que de théorie dans l'art de la navigation. Il faut qu'un capitaine ait le talent de commander et de se faire obéir. S'il est attaqué par les ennemis ou par des pirates, il a besoin de toute l'intrépidité du militaire. Supérieur aux accidents extraordinaires, son courage doit dissiper les craintes, ramener le calme dans les esprits, animer les bras les plus timides, et vaincre la fortune.

« D'autres devoirs moins brillants, mais non moins essentiels, lui sont imposés. Il faut qu'il ait soin de son navire et de la marchandise ; qu'il veille à la conservation des victuailles, à la santé de son équipage, au bon ordre, et à la plus exacte discipline. Il faut qu'il sache user de l'autorité que la loi lui donne. Il est *magistrat* dans son bord, et le pavillon qu'il arbore lui défère tous les pouvoirs que les circonstances rendent nécessaires.

« S'il est chargé de la vente et des achats, il faut qu'il devienne *négociant,* et qu'il en remplisse tous les devoirs pour l'avantage de ses armateurs. »

CHAPITRE XXXIII.

DU CONTRAT A LA GROSSE.

Sommaire.

320. Le contrat à la grosse favorise la navigation puis-

qu'il vient en aide aux besoins du commerce; mais il est soumis par le législateur à certaines règles qui en constituent la nature et l'essence.

En traitant du capitaine, nous avons exposé quelques-uns des rapports de l'assurance avec le prêt à la grosse, nous avons fait connaître aussi les devoirs du capitaine en ce qui touche l'emprunt à la grosse; nous devons maintenant examiner ce contrat en lui-même.

Le contrat à la grosse existait dans le Droit romain, on le trouve désigné par les expressions : *Nauticum fœnus, pecunia trajectitia, pecunia nautica.* On prêtait à la grosse pour tout le temps que durait le voyage ou pour un temps déterminé. Dès que les risques venaient à cesser, le profit maritime ne courait plus, il était remplacé par le risque de terre.

« Lorsque le prêt (dit M. Alauzet, *Encyclopédie du droit*, v° *Contrat à la grosse aventure*) n'avait été fait que pour une partie du voyage, le prêteur faisait ordinairement embarquer un esclave chargé d'exiger, dans le lieu où le contrat finissait, le paiement de la somme prêtée, ainsi que du profit convenu, et il stipulait une certaine somme pour le loyer de cet esclave; on stipulait aussi une peine pécuniaire pour le cas où l'emprunteur serait en retard d'effectuer le paiement, et cette peine était acquise dès l'échéance du terme, à moins qu'il ne se présentât personne pour toucher, auquel cas elle se confondait avec l'intérêt de terre au delà duquel on ne pouvait rien exiger. »

Au moyen âge on connaissait le contrat à la grosse sous le nom de *bomerie*, du mot flamand *bome, quille de vais-*

seau; bome, quille équipée (1). Il paraît qu'on ne prêtait alors que sur la quille ou le corps du navire.

Dans divers pays de l'Italie, le contrat à la grosse est appelé *hypothèque* (2).

Le contrat à la grosse est consensuel, unilatéral, à titre onéreux, aléatoire, de droit strict, du droit des gens.

Le contrat à la grosse a de grandes affinités avec le contrat d'assurance, mais on reconnut avec raison, lors du projet du Code, que tout en admettant les points d'analogie qui existent entre ces deux contrats, ils différaient dans leur exécution, dans leur forme et dans leurs stipulations.

Pour qu'un contrat à la grosse puisse être valable, il faut, comme conditions essentielles, le consentement des parties, la capacité, un capital prêté, un ou plusieurs objets affectés au prêt, des risques auxquels ces objets soient exposés et dont le prêteur soit chargé; enfin un profit maritime.

Le contrat à la grosse peut être notarié ou sous seing privé (Code de comm., art. 311); il peut être verbal et être prouvé. (*Vide infrà*, p. 291.) (3).

321. Les contrats à la grosse sont soumis au droit de 50 cent. par 100 (4).

---

(1) Voy. *Hanse teutonique*, art. 58; Cleirac, sur les art. 1 et 2 du chap. XVIII du *Guidon de la mer;* Loccenius, de *Jure marit.*, lib. II, cap. VI, n° 1; Alauzet, *Encyclop. du droit*, v° *Contrat à la grosse aventure*, n° 2.

(2) Boulay-Paty, 2-5.

(3) Boulay-Paty, 3-41; *contrà* sur ce dernier point, Delvincourt, 2-321.

(4) Loi du 22 frimaire an VII, art. 69, § 2, n° 10.

322. Le contrat à la grosse fait en pays étranger, mais payable en France, est réglé, quant à ses effets, par les lois françaises (1).

323. Le droit d'emprunter appartient aux propriétaires des objets affectés au prêt, et dans le cas de l'article 220 du Code de commerce, s'il y a dissentiment, on suit les prescriptions de la loi. (*Vide infrà*, Des Armateurs.)

Si le propriétaire est en faillite, le syndic peut seul emprunter avec l'autorisation du juge-commissaire (2).

Le simple possesseur de marchandises peut les affecter à la grosse, car possession en fait de meubles vaut titre (3). Il ne pourrait en être ainsi en ce qui touche le navire; le prêteur doit se faire représenter le titre de propriété (4). Celui qui commande le navire n'est pas, par ce seul fait, présumé propriétaire.

En effet, le plus souvent le capitaine n'est pas le propriétaire du navire, et il semble qu'en présence de ce que nous venons de dire, la faculté d'emprunt lui serait interdite; mais il n'en est pas ainsi; les besoins du commerce exigeaient que le capitaine, quoique non propriétaire du navire, pût emprunter dans le cours de la navigation.

Le législateur permet donc, par exception, au capitaine,

---

(1) Boulay-Paty, *Droit maritime*, t. III, p. 108; trib. de comm. du Havre, 15 mai 1843; *Gazette des Tribunaux*, 7 juin 1843.

(2) Rouen, 12 juin 1821; Devilleneuve et Carrette, 6-2-431; Cass., 17 février 1824; S. V., 25-1-243.

(3) Pardessus, t. III, n° 909.

(4) Pardessus, *loco citato*, n° 909.

et en raison des besoins de la navigation, d'emprunter pour empêcher la perte du navire ou de la cargaison (1).

Mais si les propriétaires du navire sont sur les lieux, le capitaine doit obtenir leur autorisation authentique pour l'emprunt ; si cette formalité n'a pas eu lieu, le prêteur n'a privilége que sur la portion que le capitaine peut avoir sur le navire et le fret, mais dans le cas de l'article 321 du Code de commerce.

Toutefois une sommation faite aux propriétaires permet au capitaine d'emprunter s'il y a nécessité; cependant il doit avoir l'autorisation du juge (2).

La nécessité de l'emprunt pour éviter la saisie du navire n'a pas besoin d'être constatée par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage, comme celle du radoub ou de l'achat de victuailles (3).

Le prêteur qui justifie que toutes les formalités pour l'emprunt en voyage ont été remplies, ne peut être repoussé par les armateurs qui argueraient que le capitaine avait reçu défense d'emprunter (4).

Nous avons déjà exprimé cette doctrine; nous avons aussi fait connaître notre opinion sur la question de savoir si les armateurs sont engagés par un emprunt lorsque les formalités imposées par l'article 234 n'ont pas été remplies,

---

(1) Art. 234, 236, C. de comm; Rouen, 4 janvier 1844; S. V., 44-2-454.

(2) Boulay-Paty, 2-52.

(3) Rouen, 29 décembre 1831 ; S. V., 32-2-160.

(4) Pardessus, t. III, n° 911.

nous croyons devoir revenir encore sur cette question qui présente le plus grand intérêt pour les armateurs et leur fait sentir la nécessité d'un bon choix dans la personne du capitaine.

C'est en effet une question controversée que celle de savoir si l'emprunt est nul, parce que les formalités exigées par l'article 234 du Code de commerce n'ont pas été remplies. Suivant quelques autorités, le contrat fait contrairement à la loi n'engage pas les armateurs (1). Le législateur en prescrivant les dispositions contenues dans l'article 234 du Code de commerce n'a pas eu en vue seulement la responsabilité du capitaine envers l'armateur, mais bien la décharge de celui-ci envers les prêteurs.

Les lois d'Angleterre, des États-Unis veulent que l'emprunt soit fait conformément à la loi ; les autres législations étrangères adoptent des principes semblables (2).

---

(1) Voy. *suprà*, p. 263.

(2) Cod. espagnol, art. 644, hollandais, 372.

« Telle est aussi l'opinion que nous embrassons, dit M. Alauzet (*Encycl. du droit*, v° *Contrat à la grosse aventure*, n° 110). Si, en effet, les dispositions de la loi (article 234) n'ont pas d'autre but[1], elles sont à peu près inutiles ; car si le capitaine justifie, par quelque moyen que ce soit, qu'il y avait nécessité et qu'il a rempli fidèlement ses devoirs de mandataire, il sera à l'abri de toute poursuite ; les principes généraux suffisent ; il fallait simplement s'y référer. D'un autre côté, le capitaine eût-il même rempli les formalités, si l'armateur prouve qu'il a malversé, elles ne le mettront pas à cou-

[1] La décharge du capitaine envers le propriétaire.

M. Alauzet, comme on l'a vu par la citation en note, page 64, est un des auteurs qui se prononce le plus énergiquement contre l'engagement de l'armateur envers le prêteur, alors que les formalités de l'article 234 n'ont pas été observées. Décider autrement, pense cet auteur, ce serait étendre outre mesure les pouvoirs du capitaine et mettre en péril toujours la fortune de l'armateur; c'est cette opinion aussi que nous avons embrassée, et elle est loin de porter atteinte aux besoins de la navigation.

M. Alauzet (*loco citato*) admet toutefois que si l'emprunt

---

vert. Il est donc permis de croire qu'en indiquant une marche particulière et assez compliquée, en exigeant l'autorisation de la justice, le législateur a voulu donner aux intérêts du propriétaire une garantie, mettre le prêteur à l'abri de toute chicane, et compléter la capacité du capitaine, laquelle n'est pas entière, puisque, dans le lieu de la demeure des propriétaires, il ne peut emprunter sans un pouvoir spécial ; n'est-il pas conséquent d'admettre que, loin d'eux, il est obligé de demander l'autorisation de la justice pour en tenir lieu ?

Quant à l'argument tiré des termes de l'article 236 du Code de commerce, il nous paraît un peu forcé. De ce que le capitaine qui a emprunté sans nécessité est personnellement responsable, il ne s'ensuit pas nécessairement que le prêteur puisse impunément violer les dispositions de l'article 234.

En remplissant les conditions posées par le Code, le prêteur évite qu'on élève contre lui les questions, souvent débattues, de savoir si, lors du prêt, les besoins du navire étaient réels, s'il y a eu excès dans l'emprunt, si l'on se trouvait dans un pays où l'emploi des deniers ne pouvait se faire, etc. C'est la source de tous ces procès que le Code a voulu tarir, mais sans sacrifier les intérêts de l'armateur. »

est fait à l'étranger, il suffit, pour sa validité, que le capitaine se conforme aux formalités usitées dans le pays; ainsi, dans l'espèce, ne serait pas admissible l'opinion de M. Pardessus qui n'admet dans aucun cas la validité du contrat à la grosse, si les formalités prescrites par l'article 234 du Code de commerce n'ont pas été rigoureusement observées. Le prêteur doit donc, dit M. Alauzet, *loco citato*, connaître la loi de son pays et savoir de quelles précautions elle entoure le contrat à la grosse consenti par un capitaine pour le compte de ses commettants. Il est bien entendu cependant que si le prêteur prouve que les deniers fournis par lui ont été employés aux besoins du vaisseau, il aura contre le propriétaire l'action que lui accordent les principes généraux du droit.

324. On peut faire enregistrer un contrat à la grosse au greffe des tribunaux de commerce où le contrat est passé, ou au greffe du tribunal du domicile du prêteur, ou bien encore au greffe du tribunal du domicile de l'emprunteur (1).

S'il s'agit d'un contrat fait en France, l'enregistrement est indispensable, car l'enregistrement du prêt à la grosse et les formalités prescrites par l'article 312 intéressent les tiers. Si l'on recherche en effet quelle est la pensée qui a préoccupé le législateur lorsqu'il a exigé l'enregistrement du contrat à la grosse, on reconnaît que c'est afin de rendre le contrat certain par sa date et d'empêcher que la fraude soit commise. (*Vide*, pour le prêt à l'étranger, art. 234.)

MM. Germain et Mongalvy (*Analyse raisonnée du Code,*

(1) Cass., 20 février 1844; S. V., 44-1-197.

art. 312) enseignent que le prêt à la grosse passé en France doit être enregistré au greffe du domicile du prêteur (1). La Cour de cassation a jugé cependant que l'enregistrement pouvait avoir lieu indifféremment au greffe du tribunal de l'emprunteur, du prêteur, ou du lieu où le contrat est passé. La Cour, à cet égard, se fonde dans ses considérants sur ce que dans le silence de la loi on ne peut ajouter à ses dispositions pour établir des déchéances.

On sait que l'enregistrement du prêt à la grosse doit avoir lieu dans les dix jours de sa date. (C. comm., 312.)

L'enregistrement, quoique fait après le délai de dix jours de sa date, conserve-t-il le privilége du prêteur contre les créanciers qui sont postérieurs à l'enregistrement? (2).

M. Alauzet combat l'opinion de Boulay-Paty (2 427) et Locré (2-239), qui admettent que l'enregistrement, quelque tardif qu'il soit, a effet contre les créanciers postérieurs. M. Alauzet (*Encyclopédie du droit*, v° *Contrat à la grosse aventure*, n° 88) appuie avec raison son opinion sur les termes de l'article 312.

Le prêteur qui est porteur d'un billet à l'égard duquel les formalités prescrites par l'article 312 du Code de commerce ont été accomplies, et d'un autre billet non transcrit suivant les termes de cet article, ne peut imputer sur le billet irrégulier la somme qu'il a reçue en cours de voyage;

(1) Voy. aussi Rouen, 23 mai 1840; D. P., 40-2-194.

(2) Pour l'affirmative, voy. Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 427, et *Droit maritime*, t. III, p. 23; Locré, t. II, p. 239. Voye Boulay-Paty, t. III, p. 24; Pardessus, t. III, n° 900.

l'imputation doit, à l'égard des tiers, être faite sur le billet enregistré et jouissant du privilége (1); s'il en était autrement, on éluderait trop facilement les dispositions de la loi.

Il en doit en être ainsi, alors même que le billet irrégulier porterait stipulation de paiement au lieu où la somme a été reçue.

325. Encore bien que le contrat à la grosse et l'assurance aient de l'analogie, on doit cependant constater les différences qui établissent entre ces deux contrats une ligne de démarcation. Ces différences se résument dans le rapprochement qui suit entre les deux contrats.

Le donneur fournit une somme ; l'assureur n'en fournit pas d'abord. Dans le contrat à la grosse, on donne un gage. Dans le contrat d'assurance, la perte possible est le lien entre les parties. Le prêteur à la grosse ne contracte aucune obligation. L'assureur doit payer, le sinistre arrivant. Enfin, à un autre point de vue, le donneur est demandeur, l'assureur est défendeur. «C'est au prêteur, dit M. Alauzet, *loco citato*, à prouver l'événement qui lui donne droit au remboursement du capital prêté et du profit convenu; c'est au contraire à l'assuré à prouver le sinistre dans les délais déterminés. L'assureur, dit encore M. Pardessus, (t. III, n° 889), n'agit point, il attend et pourra fonder ses exceptions sur l'insuffisance, l'irrégularité ou la tardivité des preuves apportées par l'assuré. »

Ainsi, les règles du contrat à la grosse ne pourront s'appliquer entièrement à l'assurance, sauf quelques exceptions.

---

(1) Aix, 10 août 1838 ; D. P., 39-2-146.

326. Un acte de prêt à la grosse est censé fait *à l'ordre* quand il est fait au porteur. Il peut être donc négocié dans ce cas par la voie de l'endossement (1). (C. comm., 313.)

Mais l'ordre doit être causé *comptant*, et à défaut, l'endossement n'est qu'un simple mandat *de exigendo*. Le porteur n'est dès lors plus considéré que comme étant aux droits de son cédant (2) et il en subit les exceptions.

Il suit de ce qui précède que le contrat de grosse qui n'est pas à ordre ne peut se transmettre que suivant les articles 1690, 1693 et 1694 du Code Napoléon.

L'article 1690 porte notamment :

« Le cessionnaire n'est saisi à l'égard des tiers que par la signification du transport faite au débiteur. Néanmoins le cessionnaire peut être également saisi par l'acceptation du transport faite par le débiteur dans un acte authentique. »

Mais le mot *à ordre*, dans le contrat à la grosse, n'est pas sacramentel ; le contrat peut être purement et simplement passé à une personne dénommée (3).

La garantie résultant de l'endossement ne s'étend pas, au surplus, au profit maritime, à moins de stipulation contraire (Code comm., 314).

« La garantie, disait M. Corvetto, dans l'exposé des mo-

---

(1) Cass., rejet, 27 février 1810 ; S., 10-1-183 ; voy. aussi Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 554, et *Droit maritime*, t. III, p. 99 ; Pardessus, t. III, n° 899.

(2) Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 534, et *Droit maritime*, t. III, p. 99 ; Bordeaux, 5 février 1839 ; S. V., 39-2-370.

(3) Cass., 27 février 1816 ; S. V., 10-1-183 ; Alauzet, *loco citato*, n 121.

tifs, doit avoir pour limite la somme qu'on reçoit. Le prêteur à la grosse a endossé son billet, c'est-à dire il en a fait le transport pour une somme égale à celle qu'il a donnée lui-même et qui se trouve exprimée par le texte du billet. Il est juste, il est dans l'ordre et dans la nature des choses qu'il cautionne jusqu'à cette somme; mais pourquoi cautionnerait-il pour une somme plus forte? Quel dédommagement recevrait-il pour ce surcroît de garantie? Garant pour la somme qu'il reçoit, il le serait encore, sans motif, de 25 ou 30 pour 100 de profit maritime qu'il ne reçoit pas. »

Ainsi, la garantie s'étendant au profit maritime n'est pas interdite comme contraire à la loi, mais elle n'est pas présumée exister, puisque l'endossement du billet ne transporte pas le profit maritime qui n'est pas acquis; ce serait donc sur une négociation d'un profit espéré que la garantie pourrait avoir lieu et, dans ce cas, la loi autoriserait-elle cette négociation? Si on réfléchit aux paroles de M. Corvetto que nous venons de transcrire, on est porté à penser que la négociation ne doit pas être considérée comme illicite; elle renferme, en effet, la transmission d'un droit pouvant exister, comme la lettre de change transporte une créance qui n'a effet à l'égard du tiré que s'il est débiteur ou accepteur.

Le billet à la grosse cédé par la voie de l'endossement doit être protesté dans les vingt-quatre heures de son échéance, et les intérêts de terre ne courent que du jour du protêt (1).

(1) Trib. com. de Marseille, 16 mai 1832; *Journal de Marseille*, 13-1-77.

Avant ce protêt on ne peut exercer aucune demande en garantie contre les endosseurs précédents (1).

Le porteur d'un contrat à la grosse, saisi régulièrement, n'est passible d'aucune des exceptions opposables aux endosseurs qui précèdent, soit pour violence, erreur ou dol (2); il jouit des faveurs attachées aux billets à ordre ou aux lettres de change. (Art. 313 C. de comm.)

Mais tout porteur d'un contrat à la grosse fait à ordre, peut soulever contre l'emprunteur l'exception de fraude (3), et, dans ce cas, le remboursement est dû à l'instant, nonobstant toute stipulation de terme qui aurait pu intervenir entre les parties (4).

La caution de l'emprunteur est responsable de la fraude de ce dernier (5).

327. Lorsque l'emprunt à la grosse est nul parce qu'il y a simulation des valeurs fournies, le capitaine qui s'est obligé directement ne peut demander la nullité de l'em-

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 19 avril 1820; *Journal de Marseille*, 1-1-128; *sic*, Boulay-Paty, *Droit maritime*, t. III, p. 99 et 101.

(2) Massé, *Droit commercial*, t. IV, n° 97; Cass., 27 février 1810; S. V., 10-1-183.

(3) Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 523; Massé, *Droit commercial*, t. IV, n° 99.

Si le contrat est annulé par suite de fraude avant le risque couru, les intérêts de terre sont dûs à partir du prêt. (Voy. Boulay-Paty, 3-125; Dageville, 2-50; mais *vide infrà*.)

(4) Alauzet, *loco citato*, v° *Contrat à la grosse*, n° 167.

(5) Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 563; Casaregis, *disc.* 62, n° 27.

prunt pour s'en décharger; il est tenu personnellement envers le prêteur (1). Dans l'espèce, en effet, il ne faut pas que l'impunité du capitaine puisse exister, il a commis un fait répréhensible, il doit en subir la conséquence.

328. Quelles sont les énonciations essentielles que doit renfermer le contrat à la grosse?

Quelques auteurs professent qu'il ne faut regarder comme substantielle, dans le prêt à la grosse, que l'énonciation de la somme prêtée et du nom de l'emprunteur; quant aux autres énonciations, indiquées dans l'article 311 du Code de commerce, elles restent donc soumises à l'appréciation du juge (2).

Ainsi, le nom du prêteur pourrait être suppléé par des présomptions (3) qui suffiraient pour l'indiquer.

L'article 311 du Code de commerce exige la désignation du nom du navire et du capitaine. Mais, en matière de prêt à la grosse, il faut adopter la règle propre à l'assurance.

La désignation du navire, inexacte, n'est une cause de nullité du contrat que s'il y a eu erreur des parties sur l'identité du navire. L'omission du nom du navire est couverte par la signature du prêteur qui est censé en avoir laissé le choix à l'emprunteur.

---

(1) Cass., 17 février 1824; S., 25-1-243.

(2) Voy. Boulay-Paty sur Emérigon, t. II, p. 498, et *Droit maritime*, t. III, p. 47 et 54; Bressoles, *Contrat à la grosse*, n. 81; Locré, t. III, p. 228; Devilleneuve et Massé, v° *Contrat à la grosse*, n° 25.

(3) Voy. Pardessus, t. III, n° 906.

Le nom du capitaine doit être indiqué, suivant le même article; mais l'omission de nom est une preuve que le prêteur s'en est rapporté au choix de l'emprunteur.

On doit dénommer les choses affectées au prêt afin qu'on puisse constater que leur identité et leur valeur sont équivalentes à l'emprunt.

Le contrat doit aussi mentionner si le voyage a lieu pour l'aller et le retour.

Si l'époque du remboursement du contrat à la grosse n'a pas été fixée, l'exigibilité a lieu après la cessation du temps des risques (1).

Le profit maritime constitue essentiellement le contrat à la grosse (2), il faut donc que les parties contractantes le stipulent, elles ne sont pas présumées avoir contracté autrement. Il n'y aurait pas contrat à la grosse si le profit maritime avait été omis à dessein; mais lorsque le taux du profit maritime est oublié dans l'acte d'emprunt, il est réglé, eu égard au temps et au lieu du contrat (3).

329. Le contrat à la grosse jouissant de certains avantages, on a dû déterminer, quand il y avait ou il n'y avait pas contrat à la grosse.

Ainsi, il y a simple prêt si l'emprunt est fait par le capitaine en cours de voyage sans énonciation du change ma-

---

(1) Boulay-Paty, t. III, p. 62, et sur Emérigon, t. II, p. 558.

(2) L. I, II, III, IV et V, ff. *de Naut, fœn.*; Pothier, *Contrat à la grosse*, n° 16; Emérigon, t. II, p. 393; Boulay-Paty, t. III, p. 10; Stypmannus, p. 4, cap. II, n° 13; Loccenius, liv. II, chap. VI, n° 2; Savary, *Du Contrat à la grosse*.

(3) Boulay-Paty, t. III, p. 56, et sur Emérigon, t. II, p. 431.

ritime et des objets auxquels sont spécialement affectées les sommes données en prêt (1).

Mais l'action du prêteur relative au contrat à la grosse reste toujours entière, alors même que le capitaine a remis au prêteur et comme accessoire du prêt, des lettres de change pour le montant du prêt. Cette remise n'opère pas certainement novation (2).

Il suit de ce qui précède qu'un billet qui est causé simplement valeur en grosse aventure n'est pas un contrat à la grosse (3). Cette mention ne suffit pas pour constater que l'emprunteur et le prêteur ont entendu entre eux faire un contrat à la grosse et qu'ainsi l'argent prêté doive en avoir le privilége, mais le plus souvent les distinctions que nous signalons n'ont d'intérêt qu'à l'égard des tiers.

Le billet de grosse cesse d'exister et devient exigible pour le capitaine, lorsque n'étant fait que pour un voyage désigné, le capitaine, armateur et propriétaire, après avoir annoncé dans un port de relâche un second voyage pour la même destination, fait connaître que son navire est en charge pour un voyage différent; le contrat est alors rompu.

Il en est ainsi, encore bien que le premier voyage ait été repris et que le navire ait péri dans ce voyage (4).

L'emprunt à la grosse peut être réalisé autrement qu'en argent. Ainsi, le tribunal de commerce de Marseille a jugé

---

(1) Trib. de comm. de Mars., 10 juillet 1821; *J. M.*, 3-1-333.

(2) Bruxelles, 5 janvier 1822; D. A., 4-7.

(3) Emérigon, t. II, p. 427; Boulay-Paty, t. III, p. 46.

(4) Tribunal de commerce de Marseille, 6 avril 1830.

qu'il y avait emprunt à la grosse légal, alors même qu'on remettait à l'emprunteur une facture acquittée et dont le prix était dû par celui-ci au prêteur (1).

On a enseigné que le prêt à la grosse pouvait être prouvé par témoins dans les termes du droit commun (2); mais nous pensons que le Code de commerce s'affranchit, dans l'espèce, du droit commun, et que l'article 109 du Code de commerce peut régir par analogie la matière. La preuve testimoniale serait donc admise en matière commerciale (3).

330. Tout objet exposé aux risques de mer, les barques même des pêcheurs, peuvent être l'objet d'un contrat à la grosse (4). Il fallait que la navigation pût disposer de toutes ses ressources pour pouvoir continuer son entreprise; aussi c'est par ce motif que la doctrine ne s'est pas montrée trop exclusive sur les objets qui pouvaient être affectés au prêt à la grosse.

Le simple sloop de pêche peut, en effet, aussi servir de base au prêt (5).

Mais la vie et la liberté des personnes ne pourraient être l'objet de l'emprunt; le prêt à la grosse entraînant un privilége doit porter sur choses certaines et vénales.

---

(1) Trib. de comm. de Marseille; *Journal de Marseille*, 10-1-282.

(2) Boulay-Paty, t. III, p. 41 et suiv.; *contrà*, Delvincourt, t. II, p. 321; Pardessus, t. III, n° 898.

(3) Voy. sur la preuve, Sourdat, t. I, n° 346; Rouen, 9 janvier 1829.

(4) Favard, v° *Prêt à la grosse*, § 2, n° 4; Devilleneuve et Massé, v° *Contrat à la grosse*, n°s 8 et 9; Cass., rejet, 20 février 1844.

(5) Rouen, 23 mai 1840; J. P., 1840, 2-206; Cass., 20 fév. 1844,

Il a été jugé encore que le propriétaire responsable de la perte d'un bateau à vapeur a qualité pour faire un emprunt à la grosse (1).

On peut aussi donner à la grosse des marchandises ou tous autres effets (2).

Si le prêt sur facultés contient la clause de faire échelle, il embrasse comme garantie toutes les marchandises chargées pour le compte du preneur pendant le voyage.

Lorsque le voyage est restreint à l'aller, le prêt à la grosse n'affecterait pas les marchandises de retour.

Si même le contrat est d'entrée et de sortie, il faut, pour que le prêt s'étende aux deux cas, que les marchandises soient chargées sur le même navire (3).

Lorsqu'en effet l'on décide que le contrat à la grosse existe, cette constatation entraine le paiement du profit maritime; or, pour que ce profit soit dû, il faut que la stipulation des parties sur ce point soit expresse et que le moindre doute ne puisse être élevé, c'est par ce motif que dans les diverses espèces énoncées ci-dessus on limite la portée du contrat à la grosse.

Le fret acquis, stipulé payable à tout événement, peut-il être l'objet d'un contrat à la grosse? C'est ce qu'enseigne Casaregis, *disc.* 62, n° 37 (4).

---

(1) Aix, 15 mars 1838; *Journal de Marseille*, 17-1-118.

(2) Emérigon, t. II, p. 512; Pothier, n° 8; Favard, v° *Prêt à la grosse*, § 1er; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 516; Bressoles, *Contrat à la grosse*, n° 17; Vincens, t III, p. 297.

(3) Emérigon, t. II, p. 476.

(4) Emérigon, t. II, p. 506; Boulay-Paty, t. III, p. 135.

Valin, sur l'article 15 des *Assurances*, et Pothier, n° 36, entendent aussi par fret acquis celui qui est payable à tout événement. Mais dans ce cas, comme on l'a fait remarquer avec juste raison, le fret ne pourra être l'objet d'un contrat à la grosse, puisque, étant payable à tout événement, il ne court aucun risque (1).

Le fret acquis et qui peut être perdu peut, au contraire, être la base d'un emprunt à la grosse.

On peut affecter le salaire acquis au paiement d'un billet à la grosse souscrit par le capitaine pendant le voyage, alors surtout que le capitaine a été condamné personnellement en raison de ce billet (2).

Le profit espéré ne pourrait être affecté à un prêt à la grosse.

Lorsque le prêt a été ainsi garanti, le prêteur n'a droit qu'au remboursement du capital sans profit maritime.

La loi prohibant, en effet, par l'article 347 du Code de commerce, tout contrat qui a pour base le profit espéré, on doit nécessairement reconnaître que le profit espéré ne peut, sous aucune forme, servir de base à un contrat ; or, s'il en est ainsi, il n'y a pas prêt à la grosse lorsqu'il n'y a pas affectation spéciale et légitime au prêt.

En Angleterre, aux États-Unis, les emprunts sur fret à faire et profit espéré sont autorisés, et l'on ne doit pas s'en étonner, puisque là, comme dans plusieurs pays, les contrats sous forme de gageure ne sont pas toujours interdits.

---

(1) Emérigon, 2-479 ; Boulay-Paty, t. III, p. 197.

(2) Aix, 24 janvier 1834 ; *J. M.*, 14-1-178 ; *sic*, Bressoles, n° 23.

Une créance exposée à des risques maritimes peut être l'objet d'un contrat à la grosse (Code de commerce, art. 320).

Le profit réalisé et acquis peut servir de base à un contrat à la grosse. Il en est de même des prises faites (1).

On ne peut prêter à la grosse aux matelots ou gens de mer sur leurs loyers.

Les motifs que nous avons donnés plus haut pour établir qu'on ne peut emprunter sur le profit espéré sont les mêmes pour faire juger que les loyers des gens de mer ne sont susceptibles d'aucune affectation spéciale pour le prêt.

La loi nouvelle a abrogé les articles 5 et 6 de l'ordonnance de 1681 qui permettait d'emprunter, suivant l'ordonnance du 1er novembre 1745, jusqu'à concurrence de moitié du loyer. (Voy. à cet égard motifs du Code.)

Les Codes d'Espagne, art. 281, de Hollande, art. 677, de Prusse, art. 2571, et de Portugal, art. 1640, prohibent l'emprunt dont nous parlons.

Un objet déjà affecté à un emprunt ne peut être le sujet d'un contrat à la grosse, car, dans ce cas, le prêt manquerait de l'une de ses conditions essentielles : l'affectation spéciale d'un objet au prêt.

L'article 335 du Code de commerce permet d'assurer sur une chose déjà en risque (2), mais il n'en peut être de même pour le contrat qui nous occupe, ce serait porter atteinte à son essence. (*Vide infrà.*)

---

(1) Boulay-Paty, t. III, p. 137.

(2) *Sic* Emérigon, chap. V, sect. 3; *contrà* Valin; ordonn. de 1681, tit. *De la Saisie*, art. 16.

331. Lorsqu'un emprunt à la grosse a eu lieu et qu'il repose sur certains objets donnés en garantie, il importe de déterminer quelle est la limite de cette garantie, soit dans l'intérêt du prêteur, soit dans l'intérêt des tiers.

Si celui qui n'est que propriétaire du chargement a affecté en même temps le navire, le droit de privilége reste néanmoins affecté sur le chargement (1).

Lorsque l'emprunt a lieu valablement sur corps et facultés, le prêteur a le droit d'exercer son privilége sur l'un et sur l'autre objet (2).

L'emprunt sur facultés, à moins de convention contraire, comprend la cargaison et la pacotille (3).

Ce sont là autant d'appréciations de fait qui appartiennent aux tribunaux.

Le prêt qui porte sur le corps et quille du navire, comprend les frais de radoub, et par conséquent les bois, les journées de charpentiers, calfats et autres ouvriers.

Le prêt qui a lieu sur agrès et apparaux s'applique aux

---

(1) Casaregis, disc. 63, n° 11; Valin, p. 421; Emérigon, t. II, p. 503; Boulay-Paty, t. III, p. 117; Alauzet, *Encyclopédie du droit*, v° *Contrat à la grosse aventure*, n° 26.

Si le prêt est fait sur tel navire sans autre désignation, il s'applique aux facultés si celles-là seules sont la propriété du preneur. (Emérigon, 2-477; Valin, sur l'article 2, *Du Contrat à la grosse.*)

(2) Emérigon, t. II, p. 589; Boulay-Paty, t. III, p. 116; Alauzet, *Encyclopédie du droit*, v° *Contrat à la grosse*, n° 24; voy. Emérigon, t. II, p, 475, § 2; Dageville, t. II, p. 499; Boulay-Paty, 3-116

(3) Emérigon, t. II, p. 475 et 501; Boulay-Paty sur Émérigon, t II, p. 505; Alauzet, *ubi suprà*, n°s 24 à 26.

voiles, cordages, vergues et autres ustensiles du navire.

Si l'emprunt affecte l'armement, il comprend les canons et autres armes, les munitions de guerre (1).

Au surplus, l'emprunt sur le navire, sans autre désignation, doit comprendre l'armement, les agrès et apparaux, comme en faisant partie (2).

Si le contrat à la grosse porte à la fois sur le navire et le chargement, la perte de l'un, si l'autre est sauvé, n'empêche pas l'exercice entier sur la partie sauvée de l'action compétant au prêteur (3).

332. M. Massé (t. IV, n° 124) enseigne que le contrat à la grosse serait nul, s'il était fait sur des objets perdus ou heureusement arrivés, encore bien que la cessation des risques fût ignorée par les parties, car le prêteur pourrait n'avoir couru aucun risque; or le risque est de l'essence du contrat.

Le contrat à la grosse peut donc être nul lorsqu'il est fait après le commencement des risques (4).

Les diverses règles que nous venons de faire connaître comme gouvernant le contrat à la grosse démontrent que le contrat à la grosse est essentiellement de bonne foi.

L'emprunteur doit donc faire connaître toutes les circonstances qui peuvent influer sur le risque. Mais le donneur ne répondant pas des avaries simples, l'emprunteur, suivant

---

(1) Valin, sur l'article 2, tit. *du Contrat à la grosse*.

(2) *Sic* Code hollandais, art. 575.

(3) Bordeaux, 18 février 1831; *Mémorial de Jurisp.*, t. VIII, p. 84.

(4) Emérigon, t. II, p. 511; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 512; *contrà*, Valin, p. 245.

Émérigon, chap. V, section 1re, § 2, ne serait pas obligé d'expliquer que sa pacotille consiste en choses sujettes à coulage.

Sous l'empire de notre Code, le principe n'est pas changé. (Argument de l'article 326 du Code de commerce) (1).

333. Le Code de commerce (art. 323) règle la préférence des emprunts entre eux. Ces dispositions de la loi sont justes, car on voit que celui qui a rendu un service dans le moment le plus pressant doit obtenir une faveur toute particulière pour la somme prêtée (2). En effet, l'article 323 porte avec raison :

Le dernier emprunt sera toujours préféré à celui qui l'aura précédé. »

Suivant MM. Pardessus (t. III, n° 955) et Massé (t. VI, n° 596) si des emprunts, quoique à des dates différentes, n'ont pour objet qu'une réparation unique et nécessitent l'intervention de plusieurs prêteurs, ceux-ci viennent en concurrence.

Si donc les emprunts sont faits aux mêmes lieux, pour les mêmes besoins, il n'y a aucune raison de préférence (3).

Tous les prêteurs ont, en effet, prêté leur concours indivisible pour les besoins de la navigation.

---

(1) « Les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose, et les dommages causés par le fait de l'emprunteur, ne sont point à la charge du prêteur. » (C. de comm. art. 326.)

(2) Lehir, *Des Armateurs*, pages 116, 117.

(3) Emérigon, chap. XII, sect. 4 ; Pardessus, t. III, n° 919 ; Code hollandais, 581 ; Code portugais, 1651. *Contrà* Vincens, t. II, page 303.

M. Vincens cependant s'appuie sur le texte de la loi, qui dit que le dernier emprunt sera toujours préféré ; mais c'est là, à notre avis, s'attacher trop littéralement à ce texte, et, dans le cas précité, la doctrine que nous venons d'indiquer doit prévaloir.

Quand y a-t-il concours entre l'emprunteur et le prêteur? Diverses opinions se sont produites sur cette question qui intéresse aussi bien l'emprunteur que le prêteur. Le concours peut se présenter notamment lorsque certains objets ont été sauvés et qu'il s'agit de savoir s'ils sont restés la propriété de l'emprunteur ou du prêteur.

Ainsi, l'on a enseigné que si la chose affectée au contrat à la grosse est supérieure en valeur à la somme prêtée, le prêteur et l'emprunteur doivent concourir sur la partie sauvée, proportionnellement à la valeur comparative, soit de la somme prêtée soit de la différence entre l'objet affecté et la somme prêtée (1).

---

(1) Voy. Valin, dans une lettre adressée à Emérigon et rapportée dans son *Commentaire*, p. 440 et 441 ; Camus Dhoulouve, ch. II, p. 416 et suiv.; Frémery, *Études du droit commercial*, p. 225 et suiv., 260 et 261; Bressoles, *loco citato*, n° 22; voy. cependant n° 61.

M. Alauzet, *Encyclopédie du droit*, v° *Contrat à la grosse aventure*, n° 137, examine la question suivante, qui présente un certain intérêt, et il la résout comme nous le ferions nous-même.

« Si le prêt est affecté sur des objets d'une valeur plus grande que la somme prêtée, doit-il être réduit à la valeur totale des objets sauvés, ou seulement à la valeur de la partie des objets sauvés correspondante au montant du prêt? Par exemple, un prêt de 20,000 fr. a été fait sur la totalité d'une cargaison de 30,000 fr.; il est sauvé la moitié des marchandises, c'est-à-dire pour 15,000. Le prêteur a-t-il

Mais cette opinion n'a pas été adoptée par plusieurs auteurs qui pensent qu'il ne peut exister dans l'espèce aucun concours entre l'emprunteur et le prêteur.

---

droit à ces 15,000 fr. en entier, ou seulement à 10,000 fr., formant les deux tiers des objets sauvés, comme la somme prêtée formait les deux tiers de la valeur du chargement? Valin (sur l'art. 11, tit. *Des contrats à la grosse*) se fondant sur l'analogie qui existe entre le contrat à la grosse et l'assurance, décide que le prêt doit être réduit dans la même proportion que les objets sauvés, de telle sorte que, dans l'exemple ci-dessus, le prêteur ne devrait toucher que 10,000. Mais Pothier (n° 49) combat cette doctrine, par des raisons qui nous paraissent sans réplique. « Lorsque, dit-il, on fait assurer une certaine somme sur un chargement d'une valeur plus considérable que n'est la somme assurée, *putà*, lorsque, sur un chargement de 20,000 liv., on fait assurer une somme de 15,000 liv., on ne peut pas dire que le chargement soit assuré pour le total, cela impliquerait contradiction; il ne l'est que pour les trois quarts; et comme il est fait indéterminément, et non sur aucun des effets du chargement plutôt que sur d'autres, chacun des effets du chargement est assuré pour les trois quarts. Les effets de ce chargement n'étant donc assurés que pour les trois quarts, le délaissement n'en doit être fait que pour les trois quarts, l'assuré n'étant tenu de délaisser que ce qui est assuré. Mais lorsque, sur un chargement de 20,000 liv., on prête à la grosse une somme de 15,000 liv., qui n'en fait que les trois quarts, rien n'empêche que le prêt, quoique d'une somme de 15,000 liv. seulement, ne puisse être fait sur le total du chargement de 20,000 liv., c'est-à-dire à condition que l'emprunteur ne sera tenu de rendre la somme de 15,000 liv. que dans le cas auquel il n'arriverait aucun accident de force majeure qui en causerait la perte, et que, dans le cas de quelqu'un desdits accidents, le contrat ne subsisterait que jusqu'à concurrence de la valeur de ce qui resterait dudit chargement. » Cette convention n'a rien qui

Ainsi, Émérigon (t. II, p. 268), en réponse à Valin, *loco citato*, p. 298, note 1, prétend que jamais l'emprunteur ne peut entrer en concours avec le prêteur (1). Le créancier et le débiteur ne viennent jamais en concurrence.

Suivant M. Frémery (p. 260), l'emprunteur ne peut entrer notamment en concours avec le prêteur, lorsque l'emprunt a été fait en cours de voyage pour la navigation.

S'il y a concours entre le prêteur et l'assureur (art. 331 C. de comm.), « il semble, dit Émérigon, chap. XVII, section 12, que la préférence devrait être accordée au donneur même pour le change maritime; cependant l'ordonnance ne la lui accorde que pour son capital seulement, mais cette modification a été suggérée par l'équité; c'est ici un arbitrage de la loi. »

Les prêts qui ont lieu pendant le voyage et dans un but de spéculation pour accroître le chargement ne viennent en concours qu'avec l'argent prêté avant le départ (2).

---

implique contradiction ni qui blesse la justice. L'ordonnance, à la vérité, ne permet pas de faire le prêt à la grosse sur des effets qui seraient de moindre valeur que la somme prêtée; mais elle ne défend pas, *vice versâ*, de le faire sur des effets qui soient de plus grande valeur, et de le faire sur le total desdits effets, quoique de plus grande valeur. » (Emérigon, t. II, p. 548, 32; Pardessus, t. III, n° 924; Boulay-Paty, t. III, p. 184, 186; Vincens, t. III, p. 306).

Mais lorsqu'une partie seulement des marchandises a été affectée au prêt, la valeur des effets sauvés se répartit, entre le prêteur et l'emprunteur, dans la proportion de leur intérêt respectif.

(1) Voy. aussi Locré, t. II, p. 268, et Boulay-Paty, t. III, p. 183.

(2) Pardessus, t. III, 919.

Il en est de même de l'emprunt fait par le propriétaire pour ses besoins particuliers (1).

Il est de l'essence du contrat que les choses affectées au prêt soient d'une valeur égale à l'emprunt (2), car autrement le prêteur serait privé des garanties sur lesquelles il doit compter, et l'emprunteur aurait intérêt à ce que les objets affectés au prêt se perdissent.

Cependant si l'insuffisance des objets qui doivent garantir le prêt est le résultat d'une erreur, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des effets donnés en garantie, et l'emprunteur doit rembourser l'excédant de la somme prêtée avec les intérêts au cours de la place (3).

Les intérêts du cours de la place dont parle le Code, ar ticle 317, sont évidemment le taux légal.

334. En précisant les règles relatives au contrat à la grosse, nous avons déjà fait connaître que le contrat de grosse, étant essentiellement de bonne foi, ne devait jamais être entaché de fraude.

La fraude annule donc le contrat au profit du prêteur qui cependant a le droit d'opter pour le maintien du contrat (4), car l'emprunteur ne peut, en aucun cas, exciper de sa fraude pour se dégager de ses obligations.

---

(1) Pardessus, *ibid.*

(2) Si l'emprunteur a le droit de décharge en route, le prêteur, sans doute, n'a aucun droit sur les effets mis à terre ; mais il peut exiger qu'il soit justifié que, lors de l'événement, les objets restants étaient de valeur égale au moins *à la somme prêtée.*

(3) C. de comm, 317 ; Pothier, n° 13.

(4) Voy. Alauzet, *Encyclopédie du droit, loco citato,* n° 166.

La même règle a lieu, que le prêt repose sur le navire ou sur les marchandises (1).

335. L'emprunteur n'est donc pas seulement libéré, par exemple, quand il excipe de la perte arrivée dans le temps des risques ; il doit d'abord établir qu'il y avait des effets chargés dans le lieu du risque jusqu'à concurrence de la somme empruntée (2).

La preuve du chargé, dans ce cas, est la même qu'en assurance (3).

Le connaissement, les attestations de l'équipage, les livres, la correspondance, les expéditions en douane prouvent le chargé, mais la valeur probante du chargé peut être discutée.

Ainsi, la valeur des marchandises est établie par les factures, les livres ; à défaut, le prix d'estimation en est réglé suivant le prix-courant au lieu et au temps du chargement (C. de comm., 339), y compris frais et droits payés jusqu'alors (4).

Quant au navire, l'estimation en est faite en y comprenant les dépenses de radoub et mises hors (5).

On ne pourrait dispenser l'emprunteur de la preuve du chargé, cette convention serait illicite puisque le contrat à la grosse ne serait alors qu'une occasion de bénéfice pour l'emprunteur qui aurait reçu à titre de prêt, sous condition

---

(1) Valin, art. 16.
(2) Vincens, t. III, p. 300.
(3) Valin, art. 14 ; Emérigon, chap. VI, sect. 3, § 1er.
(4) Ordonn., 1681, l. III, tit. VI, art. 8.
(5) Boulay-Paty, 3-123.

de garantie, une somme pour laquelle cependant aucune garantie réelle pourrait ne pas exister.

Il n'est pas nécessaire, pour la validité de l'emprunt, que les sommes empruntées soient employées pour le voyage qui va être entrepris. Tout ou partie des sommes empruntées peut servir à acquitter les dettes d'un précédent voyage (1).

Le prêteur est, au surplus, étranger au plus ou moins d'utilité de la somme empruntée (2).

336. Le profit maritime est de l'essence du contrat à la grosse (3), et nous avons vu plus haut que si le contrat de grosse n'était pas nettement spécifié, il ne pourrait en avoir les avantages. Cette doctrine est évidemment la garantie des tiers dont les intérêts sont froissés lorsqu'ils se trouvent en présence des priviléges du contrat à la grosse.

Le profit maritime est fixé par les parties et reste invariable (4).

Le profit maritime peut être augmenté, la guerre survenant, s'il y a convention ; dans le silence des parties, la convention ne pourrait être suppléée sur ce point. (*Vide* p. 308.)

Le profit maritime qui est excessif peut être réduit par les juges ; c'est ainsi que l'enseignent Targa, chap. XXXIII,

---

(1) Cependant un arrêt de la Cour d'Aix, 8 décembre 1820, contient implicitement une doctrine contraire.

(2) Pardessus, t. III, n° 893.

(3) Pothier, n° 19.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 18 juin 1821 ; Pothier, n° 40 ; Emérigon, chap. IV, sect. 2, § 4.

n° 19, p. 149; Camus Dhoulouve, *Traité des intérêts*, chap. II, p. 396 (1).

On a dit, il est vrai, qu'on ne pouvait apprécier s'il y avait eu lésion dans le taux du change (2).

La nature aléatoire du contrat le veut ainsi.

Mais s'il y a dol, c'est le cas de décider comme il a été dit ci-dessus, car alors on ne peut se retrancher derrière le caractère du contrat, puisqu'il s'agit d'une fraude que la loi doit réprimer par les principes généraux du droit.

Le retard dans le départ du navire n'a point pour effet de porter atteinte au change maritime; il suffit, pour que ce dernier soit dû, que le navire ait navigué dans le délai fixé par le contrat à la grosse (3).

Dans le cas même où le voyage est abrégé, le profit maritime est dû en entier, le risque étant indivisible (4).

Le change est dû encore tout entier lorsque les deniers ont été donnés pour l'aller et le retour, et bien que le navire ne revienne pas (5).

En effet, le prêteur a couru la chance de la perte et ce seul fait a suffi pour justifier le profit maritime. Cette circonstance que le navire ne revient pas est une diminution

---

(1) Mais voy. Emérigon, t. II, p. 432; Pothier, n 12; Boulay-Paty, t. III, p. 70.

Pothier, n° 2; Emérigon, chap. III, sect. 2.

(3) Aix, 15 mars 1838; *Journal de Marseille*, 17-1-118.

(4) Pothier, n° 40; Emérigon, t. II, p. 433; Boulay-Paty, t. V, p. 74.

(5) Emérigon, t. II. p. 434; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 438 et 542, et *Droit marit.*, t. III, p. 75; *contrà*, Valin, p. 435

du risque, sans doute, mais le risque qui est la condition du contrat n'en a pas moins existé dans son indivisibilité.

Si, pour l'assurance, on diminue la prime lorsque le navire ne revient pas (C. comm., 356), on ne peut étendre ce cas au contrat à la grosse, puisque la loi est muette sur ce point et que les risques ne sont pas de même nature; dès lors, l'analogie ne saurait être invoquée (1).

Valin (art. 2) a critiqué la stipulation qui élève le profit maritime si le navire n'opère pas son retour dans un certain temps; mais cette stipulation est licite (2). (*Vide* p. 307.)

La rupture du voyage qui a lieu par suite de saisie ou de séquestre du navire, ne rend pas exigible le billet de grosse qui n'est dû qu'au lieu de destination (3).

Lorsque le navire, par crainte de l'ennemi, revient au port du départ, le profit maritime est dû; mais le donneur ne peut demander que la valeur du navire ou de la marchandise affectée au fret (4).

Ce cas exceptionnel, prévu par la doctrine, ne pourrait, en effet, avoir une autre solution; c'est par le cas fortuit que l'expédition maritime sur laquelle était basé le profit maritime n'a pu être réalisée.

---

(1) Emérigon, chap. III, sect. 3, et chap. VIII, sect. 1, § 2; voy. Pothier, n° 41; Valin, art. 15.

(2) Voy. Pothier, n° 21; Boulay-Paty, 3-68; Pardessus, t. III, 896. Il n'est point contraire aux principes du contrat à la grosse, dit cet auteur, que les parties stipulent un profit qui sera variable, c'est-à-dire croissant ou décroissant, selon la durée du voyage.

(3) Cass., 29 mai 1850; S. V., 50-1-436.

(4) Boulay-Paty, t. III, p. 168; Emérigon, 2-55.

337. De même que l'assuré, le preneur à la grosse peut se dégager de son obligation envers le donneur, soit en ne chargeant pas sur le navire, soit en rompant le voyage avant le départ (1), et l'intérêt de terre est dû.

Mais si l'emprunteur rompt le voyage dans un port de relâche, désarme le navire et renvoie l'équipage, le prêt à la grosse et le profit sont dus, encore bien qu'il ait été stipulé que le prêt ne serait remboursé qu'au lieu de destination (2).

338. Le temps des risques est fixé par l'article 328 du Code de commerce.

Les parties peuvent déterminer si l'aller et le retour sont compris dans les risques.

Dans le silence des parties, le prêt est présumé fait pour l'aller et le retour (3). Mais, comme on l'a vu plus haut, cette circonstance que le navire ne revient pas, n'exerce aucune influence sur le profit maritime, par les raisons de fait et de droit que nous avons données plus haut.

Si un contrat à la grosse est fait pour un temps limité, les jours de relâche doivent être comptés (4). En effet, à moins de convention contraire, le temps des relâches *staries* et *déradements* n'interrompt pas les risques (5).

---

(1) Valin, p. [illegible]; Emérigon, t. II, p. 419; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 520 et 550, et *Droit maritime*, 2-169.

(2) Cour de cass., 31 mai 1843; S. V., 43-1-939.

(3) Emérigon, chap. VIII, sect, 1, § 1er; Pothier, n° 32; Boulay-Paty, t. III, p. 196.

(4) Emérigon, t. II, p. 543; Boulay-Paty sur Emérigon, t. II, p. 541, et *Droit maritime*, t. III, p. 201.

(5) Boulay-Paty, 3, p. 201.

Si le temps est illimité, il dépend de l'une ou de l'autre des parties de rompre le contrat, pourvu que ce soit en temps opportun (1).

On peut convenir que si le navire n'est pas de retour au bout d'un certain temps, le profit maritime sera augmenté de tant pour 100 par mois depuis l'expiration du premier temps convenu jusqu'au retour (2).

Cette convention ne pourrait être considérée comme illicite par l'effet du premier contrat. En effet, un profit maritime a été stipulé pour un cas déterminé ; si la chance est changée, et il en est ainsi lorsque le temps du risque est prolongé, il est juste que le prix du risque soit augmenté.

Si le contrat a été fait pour un temps limité avec désignation de voyage, les auteurs sont en désaccord sur le temps du risque couru par le prêteur. Suivant Émérigon (t. II, p. 544) et Boulay-Paty (*Droit maritime*, t. III, p. 198), il faudrait s'en tenir au temps limité pour la durée du risque ; mais Targa (cap. XVI) enseigne que le prêteur doit courir les risques du voyage ; toutefois si le voyage excède le temps fixé, il y aura augmentation proportionnelle de la prime. Nous avions donc raison de dire plus haut que l'augmentation du profit maritime est justifiée dans certaines circonstances.

Mais le change maritime, ainsi que nous l'avons dit,

---

(1) Targa, cap. LV, n[os] 11 et suiv., p. 145 ; Emérigon, t. II, p. 543.

(2) Pothier, n° 21 ; Boulay-Paty, t. III, p. 68 ; Emérigon, t. II, p. 520 ; voy. Valin, art. 2.

n'est point changé par la survenance de la paix ou de la guerre, sauf toutefois convention contraire (1).

339. Le taux du profit maritime est autorisé par la nécessité d'encourager le prêteur à subvenir aux besoins de la navigation ; mais pour que ce profit maritime soit licite, il faut que le prêteur coure un risque ; ce profit même ne peut être couvert par l'assurance, dès lors le prêteur ne pourrait faire avec l'emprunteur ce qu'il ne pourrait faire avec un assureur. C'est d'après ces principes qu'il faut admettre la doctrine suivante.

Si le prêteur s'est fait souscrire une lettre de change pour le paiement de l'emprunt, dans le cas où le navire serait perdu, le profit maritime n'est point dû ; en effet, le prêteur n'a couru aucun risque (2).

Le donneur à la grosse fait une convention usuraire lorsqu'il stipule avec l'emprunteur que celui-ci paiera la moitié de la somme si le navire périt, ou bien, par exemple, remboursera le capital et 20 pour 100 de change maritime, si le navire n'arrive pas à bon port (3).

On sait que le prêteur perd tous ses droits si l'objet est perdu, mais il n'en est pas ainsi quand il s'agit du jet ;

---

(1) Emérigon, t. II, p. 439 ; Camus Dhoulouve, p. 400 ; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 433, et *Droit maritime*, t. III, p. 71 ; Vincens, t. III, p. 301.

(2) Bordeaux, 5 février 1839 ; S. V., 39-2-370 ; voy. Emérigon, t. II, p. 417 ; Pothier, no 16 ; Pardessus, t. III, n° 894 ; Devilleneuve et Massé, v° *Contrat à la grosse*, n°s 1 et 6 ; Massé, *Droit civil et commercial*, t. IV, n° 123.

(3) Emérigon, t. I, p. 243 ; *contrà*, Roccus, not. 40.

le prêteur subira seulement la déduction de la valeur en raison de l'avarie commune (1).

340. On a vu plus haut qu'il existe une grande analogie entre le contrat à la grosse et l'assurance. Ainsi, l'accident qui occasionne la perte des choses affectées au prêt à la grosse doit être prouvé (2).

L'article 327 du Code de commerce, au surplus, n'est pas seulement applicable au cas de naufrage; cet article reçoit application lorsque, par quelque cas de force majeure, tout ou partie des objets est perdu.

On doit, en effet, rapprocher de l'article 327 l'article 325 qui parle de tous les cas fortuits (3).

La perte des trois quarts est assimilée au sinistre majeur (4), et, dans ce cas, l'emprunteur est dispensé de tout remboursement envers le prêteur qui, en prélevant un profit maritime, a couru et dû courir la chance de la perte.

On considère aussi comme sinistre majeur le fait qui empêche l'arrivée de la marchandise au lieu de destination (5).

---

(1) Fremery, p. 265.

(2) Rennes, 12 mai 1818; P., 14-802.

(3) Voy. Alauzet, *Encyclopédie du droit*, v° *Contrat à la grosse aventure*, n° 131.

(4) Aix, 5 décembre 1827; D. P., 29-2-70.

(5) Trib. de comm. de Marseille, 20 octobre et 10 novembre 1839; J. P., 1839, 2-548; *id.*, 9 novembre 1839; S. V., 40, 2-177; Cass., 22 juin 1826; S. V., 27-1-42; *id.*, 5 novembre 1839; S. V., 39-1-934; Bordeaux, 1er juillet 1839; J. P., 1839, 2-548; voyez Alauzet, *Encyclopédie du droit*, v° *Grosse aventure*, n° 133.

Cette doctrine, qu'Emérigon combat en matière d'assurance, il l'admet dans le contrat à la grosse (1), « et nous croyons, dit M. Alauzet, *loco citato*, n° 134, qu'elle doit être suivie, soit que le navire revienne sans avoir pu atteindre sa destination, soit que les deniers étant donnés pour l'aller et le retour, le navire, par innavigabilité ou autre sinistre majeur, ne revienne pas et qu'on ne trouve aucun autre vaisseau pour y charger les effets mis à terre. »

Dans le prêt à la grosse, le navire dont on n'a plus de nouvelles est censé avoir péri dans le temps des risques (2). C'est la même règle en matière d'assurance (3).

Le prêteur n'a aucune action contre l'emprunteur, si le sinistre majeur est arrivé; il ne lui reste plus qu'une action réelle sur les effets sauvés du naufrage et affectés au prêt, mais *pour le capital seulement*, dans le cas de l'article 331 du Code de commerce (4).

L'emprunteur n'est pas obligé de faire abandon (5).

« Dans ce cas, par la nature du contrat, dit Vincens,

---

(1) *Sic*, Alauzet, *Encyclopédie*, v° *Contrat à la grosse*, n° 134.

(2) Emérigon, t. II, p. 543.

(3) Arg. des art. 375, 376; Valin, sur l'art. 13; Pardessus, t. III, n° 913.

(4) Voy. Alauzet, *Encyclopédie du droit*, v° *Contrat à la grosse aventure*, n° 157; voyez. Valin, article 17; Pothier, n° 48; Emérigon, chap. XI, sect. 2; Locré, sur l'article 327; Boulay-Paty, t. II, n° 181; Dageville, 2-546; Rouen, 23 mai 1818; Devilleneuve et Carrette, 5-2-385; Bruxelles, 26 avril 1819; Devilleneuve et Carrette, 6-2-61.

(5) Emérigon, chap. II, sect. 2, § 1er.

t. III, p. 299, il n'est pas besoin de faire acte de délaissement, cette formalité appartient à l'assurance parce qu'elle donne ouverture au droit de recourir sur l'assureur, tandis que, dans le contrat à la grosse, le droit de recouvrer qui se serait ouvert pour le prêteur à l'heureuse arrivée s'éteint par la perte et de lui-même. »

341. Le prêteur à la grosse peut se charger des avaries résultant du vice propre, des faits du capitaine, de la saisie pratiquée pour cause de contrebande; mais s'il n'y a pas convention spéciale, l'emprunteur est responsable (1).

En effet, les faits de l'emprunteur, les déchets, diminution et perte, résultant du vice propre, ne sont pas légalement à la charge du prêteur. (Code de commerce art. 326.)

On ne doit pas diminuer le risque de mer que doit courir le prêteur.

C'est donc porter atteinte à la loi que de convenir que le prêteur ne sera tenu que de certains risques qui dépendent de la fortune de mer (2).

---

(1) Voy. Emérigon, t, II, p. 535 et 536 ; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 538, et *Droit maritime*, t. III, p. 175, 178 ; Bressoles, *Contrat à la grosse*, n° 36 ; Pardessus, t. III, n° 894 ; Alauzet, *Encyclopédie du droit*, v° *Contrat à la grosse*, n° 40.

(2) Voy. Targa, cap. XXXII, p. 137 ; Emérigon, t. II, p. 532 ; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 534 ; Pardessus, t. III, n° 895 ; Alauzet, *Enc. du droit*, v° *Cont. à la grosse*, n° 42 ; Pothier, n° 24.

On sait que le prêteur ne peut, après la perte qui libère l'emprunteur, exercer même ses droits en vertu d'une cession sur les assurances. (Voy. Jugement du trib. de comm. de la Seine, *Revue des Assurances*, 2-95, et l'arrêt d'Aix du 26 mai 1818.)

En effet, le risque dont doit se charger le prêteur est la fortune de mer, le cas fortuit. Telle n'est pas l'opinion de Pothier, n° 24. Mais, à notre avis, restreindre la fortune de mer, ce serait évidemment dénaturer le contrat (1). (*Vide infrà*, pour les avaries communes.)

342. Il y a nullité de risque si le navire a été expédié pour un voyage autre que celui qui est convenu; si le navire déjà parti se dirige vers une autre destination; ou enfin, si on charge des choses non indiquées par le contrat (2), et, dans ce cas, le contrat à la grosse est rompu, et l'emprunteur peut être tenu de restituer immédiatement les sommes qu'il a empruntées, mais il n'est pas dû le profit maritime, si le prêteur n'a couru aucune chance dans les limites du contrat. (*Vide suprà*, p. 306.)

De même, si un contrat à la grosse est rompu avant le risque commencé, l'emprunteur n'est passible que du capital, de l'intérêt de terre et non du profit maritime (3).

---

(1) Emérigon, chap. VII, sect. 1, § 4; voy. Pardessus, t. III, n[os] 894, 895; Boulay-Paty, 3-192.

(2) Pardessus, t. III, n° 928.

(3) Caen, 28 février 1844; S. V., 44-2-295; Aix, 19 novembre 1830; D. P., 31-2-147; Pothier, n° 39; Emérigon, chap. XI, sect. 3, § 2; Pardessus, t. III, n° 928; Bordeaux, 5 février 1839.

En cas de ristourne, dans un contrat à la grosse, le 1/2 pour 100 est-il dû ? Non, dit M. Alauzet, *Encyclopédie du Droit*, v° *Contrat à la grosse aventure*, n° 168. « L'opinion la plus sage, enseigne cet auteur, nous paraît être celle qui refuse d'ajouter au texte de la loi et d'étendre cette disposition tout exceptionnelle du contrat d'assurance au prêt à la grosse. »

La loi (art. 317), en parlant des intérêts, dit : *au cours de la place*. Mais alors, comme nous l'avons dit, ce ne peut être que l'intérêt légal, car les juges ne peuvent ni l'élever ni l'abaisser (1).

Le contrat à la grosse peut encore être rompu par baraterie du capitaine. Ainsi, par exemple, la baraterie de patron résulte de ce que le capitaine, dans une assurance sur argent prêté à la grosse pour un voyage déterminé, a relâché dans un port pour débarquer sa marchandise contrairement aux lois du pays, et a été, en conséquence, saisi (2).

La dérogation par l'emprunteur aux conditions stipulées dans le contrat donne encore lieu à l'ouverture du paiement (3).

« Mais, dit avec raison M. Alauzet, *Encyclopédie du droit*, v° *Contrat à la grosse aventure*, n° 144, l'emprunteur peut n'être pas immédiatement instruit de ce fait, et il sera souvent bien difficile de préciser le moment où il en aura eu connaissance. C'est un point laissé à l'appréciation des tribunaux (4). » Mais il reste constant qu'il en est du contrat à la grosse comme de l'assurance.

---

(1) Vincens, 3-300.

(2) Cass., 29 mai 1850 ; *Journal de Marseille*, 1850, 2-49.

(3) Boulay-Paty, 3-104 ; Pardessus, t. III, n° 899.

Sur l'effet de la rupture de voyage qui rend exigible l'emprunt, voyez l'arrêt de cassation du 29 mai 1850.

Un contrat à la grosse devenu exigible par le déroutement du navire ne peut pas servir d'aliment à une assurance. (Tribunal de Marseille, 29 décembre 1820 ; *Journal de Marseille*, 2-1-125.)

(4) Pardessus, t. III, n° 899.

Ainsi, le changement de route affranchit le prêteur des risques, et le prêt devient exigible (1).

Les objets affectés au prêt à la grosse doivent aussi rester dans le lieu du risque stipulé. S'il en est autrement, le contrat est nul au profit du prêteur (2).

On s'est demandé si, lorsque le voyage est rompu, suivant que la rupture a lieu par le fait de l'emprunteur ou par force majeure, les intérêts de terre sont dus.

Suivant Émérigon (t. II, p. 520) l'intérêt de terre est dû; mais Pothier (n° 39) et Camus Dhoulouve (p. 413) établissent une distinction. Si la rupture du voyage a lieu par le fait de l'emprunteur, les intérêts sont dus; si, au contraire, il s'agit d'un cas fortuit, les intérêts ne sont pas dus.

Mais, comme l'observe Emérigon avec juste raison, l'article 15 de l'ordonnance ne faisait aucune distinction (3).

Est-il vrai qu'il faut décider que lorsque, par application de l'art. 316 (4) du C. de comm., le contrat à la grosse est annulé, le prêteur a droit à l'intérêt terrestre à partir du jour du prêt (5)? Nous ne le pensons pas, et nous croyons que

---

(1) Aix, 19 novembre 1830; D. P. 31-2-147.

(2) Pothier, n° 18.

(3) *Sic*, Alauzet, *Encyclopédie du droit*, n° 63.

(4) « Tout emprunt à la grosse, fait pour une somme excédant la valeur des objets sur lesquels il est affecté, peut être déclaré nul, à la demande du prêteur, s'il est prouvé qu'il y a fraude de la part de l'emprunteur. » (C. de comm., art. 316.)

(5) Emérigon, t. II, p. 522; Bressoles, contrat à la grosse, n° 27; Massé, *Droit commercial*, t. IV, n° 82; Becane, sur Valin, p. 422; Boulay-Paty, t. III, p. 126 et suiv.; *contrà*, Valin, p. 422.

les intérêts ne sont dus qu'à partir du jour de la demande.

« Cette décision, dit M. Alauzet, *loco citato*, nous paraît conforme aux principes et nous ne pouvons partager l'opinion d'Émérigon, chap. III, sect. 4. ; de Locré, sur l'article 328, et de Boulay-Paty, t. III, p. 80 (1).

Ainsi, encore, lorsque le risque est fini, le principal du contrat ne produit pas des intérêts de plein droit, suivant la doctine de quelques auteurs.

Pardessus (t. III, n° 917) enseigne avec raison que, dans ce cas, il faut une demande judiciaire.

Le profit maritime ne doit pas produire intérêt de plein droit (2).

« Pour nous, dit M. Alauzet, *loco citato*, nous pensons que le principe général écrit dans l'article 1153 du Code Napoléon ne permet, en l'absence d'une disposition spéciale de la loi ou d'une convention formelle des parties, de faire recouvrer les intérêts, soit du profit maritime, soit du capital prêté, que du jour de la demande en justice.

Le prêteur contribue aux avaries communes (3).

---

(1) Voy. Targa, cap. XXXIII, n° 2 ; Emérigon, t. II, p. 439 ; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 441 ; voy. aussi arrêts cités par Emérigon, chap. III, section 3 ; Bressoles, n° 65 ; Vincens, t. III, p. 311 ; voy. encore un jugement du trib. de comm. de Marseille du 16 mai 1832 ; *Journal de Marseille*, 13-1-177 ; Pothier, n° 51 ; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 442, et *Droit mar.*, t. III, p. 90.

(2) *Sic*, Emérigon, chap. III, sect. 4 ; *Contrà*, Rennes, 7 mars 1820 ; Devilleneuve et Carrette, 6-2-220.

(3) C. de comm., art. 330 ; Valin, art. 16 ; Pothier, n° 46 ; Emérigon, chap. VII, sect. 1, § 3.

Mais la contribution aux avaries communes n'a aucune influence sur le profit maritime (1).

Faut-il régler les avaries communes à la charge du prêteur, suivant la somme prêtée ou la valeur du prêt?

M. Frémery (p. 263, n° 1) et Bressoles (n° 54) croient que la somme prêtée doit servir de guide. Au contraire, Pardessus (t. III, n° 926) pense que la contribution doit se régler d'après la valeur de l'objet affecté (2); au surplus, le prêteur à la grosse ne peut, par convention, s'affranchir des avaries grosses, ce serait porter atteinte à la nature du contrat à la grosse (3).

Bien que le délai du remboursement de l'emprunt maritime soit fixé, les juges peuvent, suivant l'usage des lieux, accorder des délais pour le paiement (4).

L'emprunteur qui n'a pas payé l'emprunt à la grosse doit être poursuivi devant le tribunal de son domicile, encore

---

(1) Valin, art. 16; Boulay-Paty, t. III, p. 225.

(2) « Une pacotille valait 3,000 fr., dit M. Pardessus, t. III, n° 926, et l'emprunt a été fait sur moitié; les avaries la réduisent à une valeur de 2,000 fr., seulement; le droit du prêteur ne s'exerçant que sur 1,000 fr., il ne sera en perte qu'à raison de la quotité affectée et la contribution aux avaries sera supportée proportionnellement par le prêteur et l'emprunteur; il n'en serait pas de même si on eût emprunté 1,500 fr. sur la pacotille entière, quoiqu'elle fût d'une valeur de 3,000 fr. »

(3) Voy. le contraire dans une sentence arbitrale; S. V., 50-2-252; mais Emérigon, t. II, p. 505; Pardessus, t. III, n° 926; Favard, v° *Prêt à la grosse*, t.° 1, § 6, et Devilleneuve et Massé, v° *Contrat à la grosse*, n° 63, repoussent cette opinion.

(4) Émérigon, t. II, p. 556; Boulay-Paty, *Droit mar.*, t. III, p. 63.

bien qu'il soit stipulé que le billet de grosse doive être acquitté dans les mains du prêteur (1).

A défaut de paiement, les poursuites ont lieu comme pour les effets de commerce. Le protêt doit être fait dans les vingt-quatre heures de l'échéance fixe, et si l'échéance n'est pas déterminée, les poursuites ont lieu aussitôt après la cessation des risques.

Le privilége que la loi accorde au prêteur s'étend au capital, au profit maritime, aux intérêts de terre, pour les sommes prêtées à la grosse depuis l'expiration des risques jusqu'au remboursement, car, suivant la Cour de cassation, 20 février 1844; S. V., 44-1-191, l'accessoire suit le principal et le privilége acquis à celui-ci s'étend aux intérêts.

Le navire, les agrès, les apparaux, les victuailles sont toujours affectés au privilége; de même, le chargement est affecté au capital et aux intérêts. Le privilége n'a lieu que sur l'objet particulier affecté à l'emprunt et suivant la quotité de ce même emprunt. Si donc le prêt n'est affecté que sur les deux tiers, les trois quarts du chargement, les effets de ce chargement échappés au naufrage ne se trouvent affectés au prêt que dans la même proportion (2).

Le fret acquis étant un accessoire du navire, le privilége s'étend jusqu'à lui (3).

---

(1) Voy. Aix, 28 décembre 1837; *Journal de Marseille*, 17-1-41. M. Pardessus enseigne, t. III, n° 917, que le paiement doit se faire dans le lieu où se trouve le navire, le risque étant fini.

(2) Valin, art. 18; Pothier, n° 49.

(3) Cass. ch. civ., 20 février 1814; *Revue des Assurances*, t. I,

L'emprunteur doit rapporter le fret payé d'avance au départ du navire, comme celui qui ne doit être payé qu'à l'arrivée des marchandises (1).

Si un prêteur a prêté sur le corps et la quille, et l'autre sur les agrès et apparaux, le droit sur le fret au profit des deux prêteurs est réparti sur le fret des marchandises sauvées, proportionnellement à la valeur comparée du navire et des agrès (2).

On ne pourrait stipuler que le fret ne sera pas affecté au privilége, car les débris sauvés et le fret sont un dédommagement légitime pour le prêteur (3).

Si, sous l'empire du Code, on ne peut décharger l'assuré de l'obligation de rapporter le fret, la déclaration de 1779 autorisait cependant cette décharge qui a été critiquée par Emérigon, chap. XII, sect. 2.

On ne peut porter en déduction du nolis gagné par le navire les frais d'armement et de mise hors. L'argent fourni par le donneur est considéré comme ayant servi à les payer, ils doivent donc appartenir par privilége à celui qui a mis le navire en état de les gagner.

On peut stipuler, en dehors du privilége, des garanties spéciales, telles que gages, hypothèque; mais, le sinistre

---

p. 158; Pardessus, t. III, n° 922; Boulay-Paty, 3-149; Valin, sur l'art. 7; Emérigon, chap. II, sect. 2.

(1) Valin, art. 7.

(2) Pardessus, *ibidem*.

(3) Emérigon, chap. XII, sect. 2; Boulay-Paty, 3-149; Valin, article 7.

arrivant, ce surcroît de garantie devient inutile (1), puisque l'emprunteur est libéré par la perte de la chose.

Le privilége existe encore, bien que le voyage soit rompu ou que le navire ait été saisi avant de mettre à la voile (2).

« Pour que le privilége soit acquis, dit en effet Emérigon, chap. XII, sect. 2, § 2, il suffit que les deniers aient été donnés de bonne foi sur le corps pour la nécessité du voyage, quoique le voyage soit rompu et que le navire ait été saisi avant de mettre à la voile. Il est vrai que, dans ce cas, il ne sera dû aucun change nautique, attendu le défaut du risque, mais le privilége ne laissera pas d'être acquis sur le corps, suivant les articles 7 et 8 (*Hanse teutonique*), dont la décision est générale. »

Le privilége des matelots pour loyers (C. de comm., 271) subsiste sur le fret acquis et encaissé antérieurement; il prime celui du prêteur à la grosse (3).

L'action dérivant du contrat à la grosse se prescrit par cinq ans à dater du contrat. (C. de comm., art. 432, 434.)

---

(1) Emérigon, chap. Ier, sect. 1; trib. de comm. de la Seine, 13 janvier 1845; *Gazette des Tribunaux* 16 janvier 1845.

(2) Caen, 28 février 1844; S. V., 44-2-295; Aix, 19 nov. 1830; D. P., 31-2-147. Le privilége, dit la Cour de Caen, n'est pas le prix du risque, il est la condition sans laquelle le prêteur n'aurait pas consenti à prêter.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 6 avril 1830; D. P., 31-2-147.

Le tribunal de commerce de Rouen a jugé, le 15 octobre 1856, que le privilége des marins, pour leurs loyers, s'étend à tout ce qui leur est dû pour leur dernier voyage, et l'on doit considérer comme dernier voyage, non pas seulement la traversée d'un port à un autre,

CHAPITRE XXXIV.

DES CHARTES PARTIES; AFFRÉTEMENTS (1) OU NOLISSEMENTS.

Sommaire.

343. Des énonciations que doivent contenir les chartes parties; actes d'affrétements et de nolissements; principes qui les régissent; questions diverses sur l'importance de ces énonciations;
344. Indemnité due pour cause de retard;
345. Droit de congédier le capitaine;
346. Fixation du temps de la décharge; de la décharge et du prix;
347. Droits de l'affréteur si le capitaine complète le chargement;
348. Du droit de jours de planche ou staries et surestaries;
349. De la résolution des conventions en matière de chartes parties; dommages-intérêts.
350. Affectation spéciale du navire, du fret, à l'exécution des chartes parties;
351. Prescription en matière de chartes parties.

343. Le titre VI du livre II du Code de commerce, article 273, traite des chartes parties, affrétements ou nolissements.

Si le Code de commerce consacre un article spécial aux

---

mais les différents voyages qui s'effectuent pendant la durée du rôle de l'équipage. (Voy. Guerrand 1857, mars et avril, p. 61.)

(1) La loi, articles 77 et suivants du Code de commerce, reconnaît les courtiers d'affrétement.

Les courtiers qui ont le droit de faire le courtage des transports par terre ou par eau ne peuvent cumuler, en aucun cas et sous aucun prétexte, les fonctions de courtiers de marchandises d'assurances ou de courtiers conducteurs de navires. (C. comm., art. 82.)

Ils peuvent cumuler leurs fonctions avec celles d'agent de change dans les lieux où il n'y a point d'agent de change. (Voy. Mollot, n° 504.)

chartes parties, affrétements ou nolissements, il ne faut pas oublier que souvent aussi il y a lieu d'invoquer les principes reconnus par le Code Napoléon, articles 1784 et suivants, articles 96 et suivants du Code de commerce, sauf les exceptions qu'embrasse le contrat spécial des affrétements. En effet, en matière maritime, le contrat de louage comporte nécessairement, dit judicieusement M. Caumont, vº *Affrétement*, nº 3, tous les principes généraux du louage terrestre; il forme une convention bilatérale, commutative et à titre onéreux (C. Nap., art. 1102 et suiv.), qui ne peut être révoquée pour tout ou partie, que du consentement mutuel des contractants ou pour les causes que la loi autorise (C. Nap., art. 1134); en un mot, toutes les conditions essentielles à la validité des conventions exigées par le Code Napoléon sont requises pour la régularité de l'affrétement. C'est surtout dans les contrats maritimes que les tribunaux doivent veiller à l'exécution fidèle des engagements loyalement contractés, car les contrats de droit maritime intéressent au plus haut degré la prospérité du commerce.

La convention qu'on appelle charte partie (1), affré-

---

(1) La lettre de voiture, dans les voyages d'un court trajet, tient lieu de charte partie.

Sic Valin, Delvincourt, Merlin, v_0 *Charte partie;* Favard de Langlade, eod.; Boulay-Paty, t. II, p. 269.

Le terme de charte partie est ainsi expliqué par le président Boyer :

« Les Anglais, ainsi que les habitants de l'Aquitaine, rédigeaient leurs conventions par écrit sur une charte qu'on divisait ensuite en deux parties ; chacun des contractants en prenait une. On réunis-

tement (1) ou nolissement, a pour objet le louage du navire.

Elle détermine sur ce point les droits des contractants.

---

sait en une, ces deux parties pour savoir ce que portait la convention.

« La partie du papier qui devait être partagée s'appelait *cyrographum*.

« De là le nom de *cyrographes* donné aux chartes parties. »

Sic Merlin, Rep. v° *Charte partie*, n° 1 ; Boërius, décis, 105.

(1) On appelle affrétement, nolissement ou charte partie, toute convention pour le louage d'un navire.

Le prix du loyer s'appelle fret.

Le fréteur est celui qui loue.

L'affréteur est celui qui prend à loyer.

Sur la Méditerranée on dit nolissement dans le même sens qu'affrétement sur l'Océan.

Le capitaine en voyage peut, comme le propriétaire et l'armateur, stipuler une charte partie. (Arg. de l'art. 232 C. de comm.) Il a été même jugé que le capitaine qui, loin de la demeure du propriétaire, frète le navire, fait un contrat valable avec l'affréteur de bonne foi, encore bien que ce droit lui ait été interdit. (Trib. de comm. du Havre, 30 janvier 1855 ; *Journal de Marseille*, 1855, 2-25.)

La majorité des copropriétaires dont parle l'article 220 engage la minorité et elle se détermine par le nombre des parts du navire et non par celui des copropriétaires.

Majorem esse partem pro modo debiti non pro numero personarum placuit. (L. VIII, ff. *de Pactis*.)

L'affrétement a lieu au tonneau ou au quintal, si le navire est frété en raison de l'espace ou du poids et du chargement. C'est aux juges à rechercher la commune intention des parties. (Code Nap. art. 1156.)

Le nolissement a lieu au voyage, si le prix est invariable pour

La charte partie est une des pièces que le capitaine doit avoir à son bord.

---

toute la durée du voyage, et sans avoir égard au temps de l'expédition. (Code de comm., arg. de l'art. 275.)

Lorsque le navire est frété au mois, le fret court du jour où le navire a fait voile. (Code de comm., art. 275.)

Le nolissement a lieu à forfait si le fret est réglé non d'après la contenance et l'encombrement, mais au moyen d'un prix certain et déterminé.

Quand l'affrétement est partiel et à forfait, l'affréteur a le droit de faire partir le navire à l'époque fixée, que le navire soit ou non complétement chargé. (Pardessus, 3-707; Favard de Langlade, v° *Charte partie*.

L'intérêt est la mesure de l'action : si, malgré l'inexactitude dans la déclaration du tonnage, les marchandises peuvent être chargées, il n'y a lieu à aucuns dommages-intérêts.

L'affréteur ne doit pas le fret pour la location du navire en raison d'un tonnage plus fort que celui qui a été déclaré.

La différence dans le tonnage ne donne pas lieu à des dommages-intérêts si elle n'excède pas un quarantième, ou si la déclaration est conforme au certificat de jauge. (*Sic* Valin; Dageville, 394; Boulay-Paty, 2-348.)

Dans le contrat d'affrétement, on interprète toute clause contre l'affréteur ou le chargeur. (Rouen, 24 février 1844; S. V., 45-2-81.)

Le louage d'un navire est-il une entreprise de transport? La Cour de Bruxelles, 27 mai 1848; D. P., 48-2-182, a jugé que le capitaine est tenu de fournir un autre navire en vertu de l'article 296 du Code de commerce; qu'il doit aussi les frais de relâche forcée et l'entretien des passagers. (*Sic* Emérigon, chap. XII, sect. 16, § 6; Locré, sur l'article 296. Mais *contrà*, Dageville, t. II, p. 416; Dalloz, n° 979; Delvincourt, II, p. 297; Boulay-Paty, 2-401.

« Dalloz, dit M. Caumont, v° *Chargement*, n° 17, adoptant le

Elle énonce le nom et le tonnage du navire, le nom du capitaine, celui du fréteur et de l'affréteur, le lieu et le

---

sentiment de Dageville, soutient, au contraire, que le contrat d'affrétement consiste uniquement dans le louage d'un vaisseau, et nullement dans une entreprise de transport; que, dès lors, il se trouve résilié par tout événement qui fait périr le navire ou le frappe d'innavigabilité. Il conteste que, dans l'hypothèse prévue par l'article 296, le capitaine agisse comme mandataire du fréteur, en faisant remarquer que, si un nouveau navire est loué par le capitaine à un fret supérieur au fret primitif, l'excédant du fret tombe, non pas sur le fréteur, mais sur les assureurs du chargement. (Code de comm. art 393.) Ce qui démontre évidemment que c'est en qualité de mandataire des chargeurs que le capitaine a passé le nouveau contrat d'affrétement. Delvincourt et Boulay-Paty reconnaissent la même qualité au capitaine, en lui accordant contre les chargeurs l'action contraire de mandat, pour se faire payer de cette différence de fret : *Quatenus sibi abest ex causâ mandati*. Dalloz termine en disant que l'engagement du voiturier par terre, dans lequel la voiture n'est qu'un moyen accessoire toujours facile à remplacer ou à réparer, ne peut être assimilé à l'engagement du fréteur, qui ne consiste que dans le louage d'une place quelconque dans le navire, avec obligation de faire voile vers le lieu de destination et sous la condition résolutoire des événements de force majeure. Voyez l'article *Émigration européenne*, où nous rapportons le sommaire d'un jugement du tribunal de commerce du Havre, en date du 20 février 1855, et qui paraît fortifier, par les usages du commerce, l'arrêt précité de la Cour de Bruxelles.

« Dans tous les cas, soit que le capitaine agisse comme représentant du fréteur, soit qu'il procède en qualité de mandataire des chargeurs, il doit, à moins d'impossibilité, noliser un autre navire, sous peine de dommages-intérêts envers les intéressés. L'impossibilité de louer un autre navire peut résulter de plusieurs causes :

temps convenus pour la charge et pour la décharge, le prix du fret, l'indemnité convenue en cas de retard. (Art. 273, C. de comm.)

Si la charte partie a été arrêtée entre étrangers en pays étranger, les tribunaux français sont incompétents pour connaître des contestations qu'elle fait naître (1).

Suivant quelques auteurs, l'écrit est exigé, à peine de nullité pour la rédaction des chartes parties, affrètements ou nolissements (2).

Ainsi, on ne trouve pas toujours de bâtiments dans l'endroit, ou ceux qui s'y trouvent ne sont pas en état de continuer le voyage, ou encore les armateurs ne veulent pas affréter leurs navires. Evidemment alors la convention est résolue, et le fret n'est dû qu'à proportion de ce que le voyage est avancé. (Code de comm. art. 296.) En cas de contestation entre le capitaine et les chargeurs sur le choix du nouveau bâtiment loué par le capitaine, les tribunaux doivent ordonner une visite d'experts pour savoir si le navire est ou n'est pas en état de faire le service pour lequel on le propose. Si le refus de l'affréteur ou chargeur est jugé injuste, et qu'il refuse, nonobstant le jugement, de charger sur le bâtiment proposé, il est considéré comme opérant volontairement la rupture du voyage et doit payer le fret entier. » — (*Sic*, Boulay-Paty, t. II, p. 409; Dalloz, n° 982, *Droit maritime*.)

Il n'est pas défendu, par le Code, de sous-fréter un navire à un plus haut prix que celui pour lequel il a été loué au premier affréteur.

(1) Rouen, 24 avril 1855; *Journal de Marseille*, 1855, 2-63.

(2) Pardessus, t. III, n° 708; Massé, t. VI, n° 200; voy. aussi jugem. du trib. de com. de Bord., 28 oct. 1845; trib. de com. de Mars., 7 mars 1825. Mais cette opinion n'est pas acceptée par Valin, p. 328; Pothier, *Charte partie*, n° 13; Pardessus, t. III, n° 708; Boulay-

Mais il a été jugé avec raison que le contrat d'affrétement peut être établi par l'exécution, la correspondance, le serment décisoire (1). Il s'agit, en effet, dans l'espèce, d'un acte commercial. (Arg. de l'art. 109 C. de comm.; *vide* du Contrat à la grosse.)

La charte partie qui est rédigée par écrit doit-elle être faite en double?

Les actes sous seing privé contenant des conventions synallagmatiques, dit M. Caumont, *loco citato*, n° 13, ne sont valables qu'autant qu'ils ont été faits en autant d'originaux que de parties ayant un intérêt distinct, or la charte partie ramenée au droit commun (C. Nap., art. 1341) semblerait exiger, à peine de nullité, que chaque double renfermât l'énonciation du nombre d'originaux, mais *il* ne faut pas perdre de vue que toutes les transactions commerciales qui, généralement, peuvent être prouvées par témoins (C. de comm., art. 109), n'exigent point la formalité *du double*

Paty, t. I, p. 268; Locré, t. II, p. 132, si le chargement est en cueillette; voy. aussi trib. de comm. de Marseille, 2 octobre 1837.

(1) Trib. de comm. de Marseille, 6 juin 1838; *Journal de Marseille*, 18-1-157; Ile-Bourbon, 24 juin 1829; trib. de comm. de Marseille, 25 juin 1845; Bruxelles, 16 octobre et 16 novembre 1816; voy. aussi Pardessus, t. III, n° 708; Boulay-Paty, t. II, p. 268-269; Goujet et Merger, v° *Charte partie*, n°s 7 et 10; Favard, v° *Charte partie*, n° 3. Cependant le contrat d'affrétement rédigé et conclu par un courtier doit être, à peine de nullité, signé par les parties contractantes. (Arrêté du conseil d'Etat, 24 septembre 1724, art. 27; trib. de comm. de Marseille, 4 janvier 1820; Boulay-Paty, t. II, tit. VI.)

écrit (1). M. Caumont confirme donc ce que nous avons dit *suprà*.

Suivant MM. Goujet et Merger, n° 9, la charte partie qui n'est pas faite en double est nulle (2).

Mais, comme on l'a vu plus haut, cette circonstance de l'absence du double ne rend pas nulle la charte partie, et encore bien que les parties aient semblé faire dépendre de l'écrit la convention, on peut bien suppléer par la preuve

---

(1) *Sic*, Delvincourt, 2-284; Boulay-Paty, 2, tit. VI.

(2) Voy. Boulay-Paty, t. II, p. 272.

Suivant plusieurs auteurs, les énonciations de la charte partie prescrites, en effet, à peine de nullité, sont : Le nom du navire ; le nom du fréteur ; la désignation du tonnage si l'affrétement est à la cueillette.

Mais on peut se dispenser d'énoncer le prix du fret, le nom du capitaine. (Voy. Boulay-Paty, t. II, p. 275 et 311 ; Goujet et Merger, n°s 5, 20 ; trib. de comm. de Marseille, 12 mai 1826 ; voy. C. de comm. art. 286.) Ainsi on ne peut s'empêcher de reconnaître l'incertitude de la doctrine sur ce point.

On a encore enseigné que s'il s'agit de grandes expéditions, elles doivent être constatées par écrit ; ainsi l'on exclut la simple présomption, la preuve testimoniale, à moins qu'il n'existe un commencement de preuve par écrit. (Art. 1347, C. Nap. ; trib. de comm. de Marseille, 25 juin 1845 ; *Journal de Marseille*, 24-1-287.)

Mais il faut, en ce qui touche aux énonciations dont il vient d'être parlé, se référer aux principes sur la preuve en dehors de tout écrit, et dès lors ces questions se simplifient, l'écrit n'étant pas imposé par la loi à peine de nullité. Au surplus l'ordonnance de 1681, art. 1er, liv. III, tit. I, n'imposait pas l'écrit pour la charte partie, mais elle disait que la charte partie réglait le loyer du navire, ce qui est bien différent.

testimoniale, ce qui aurait été convenu mais non écrit. Quant aux énonciations en général que doit contenir la charte partie, il suit de ce qui précède que leur omission ne constituerait pas une nullité, puisque la preuve testimoniale supplétive serait admise. Cependant M. Caumont, v° *Affrétement*, n° 15, dit avec raison que l'acte qui constate le nolissement renferme habituellement toutes les énonciations dont parle la loi. L'omission des énonciations substantielles entraînerait la nullité du contrat, ainsi l'affrétement serait nul s'il ne désignait point le nom du navire. Il y a des énonciations non-substantielles, par exemple l'indication du nom du capitaine, du fret, du temps convenu pour la charge et la décharge; leur défaut ne saurait entraîner la nullité de la convention ; on se réfère alors à l'usage des lieux.

Le fait du chargement établi par le connaissement peut suppléer la charte partie (1).

De même, si la charte partie présente quelque ambiguité relativement à la fixation du fret, la stipulation qui en a été clairement énoncée dans le connaissement signé postérieurement au lieu du départ peut servir de règle entre le capitaine et le consignataire (2).

344. Si le chargeur a droit à une indemnité lorsque le capitaine ne part pas volontairement au jour indiqué (3); il en est encore de même lorsque le capitaine, après avoir

---

(1) Emérigon, t. I, p. 317; Pardessus, t. III, n° 708; Favard, v° *Charte partie*, n° 3.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 18 juin 1834; *J. M.*, 15 1-132.

(3) Trib. de comm. de Mars., 8 février 1855; *J. M.*, 1855, 1-114.

promis de mettre prochainement à la voile ne remplit pas sa promesse, et, dans ce cas, le chargeur peut être autorisé à débarquer ses marchandises et à les charger sur un autre navire aux frais et risques de l'armement et avec privilége sur le navire en retard (1).

L'ordonnance de la marine, 1681, et les articles 295, 296 et 297 du Code de commerce reconnaissent notamment trois causes de retard :

1° Fait du capitaine (2) ou des affréteurs (3);

2° Force majeure;

3° Mauvais état du navire au départ.

Si le navire a été affrété pour aller prendre un chargement dans un port désigné, et qu'il ait été stipulé qu'il se trouvera dans ce port à une époque déterminée, il n'est pas, dit-on, défendu au capitaine de faire un voyage intermédiaire. Si même par force majeure, ce capitaine a éprouvé du retard, il n'est pas responsable, alors surtout que l'affréteur a remis le chargement sans réserves ni protestation (4). Le dernier motif de cette doctrine est évidemment

---

(1) Trib. de comm. de Mars., 29 janvier 1851; *J. M.*, 1851, 1-110.

(2) Négligence de se procurer les expéditions pour partir; en route, échelle sans nécessité; à l'arrivée, défaut de formalités pour être autorisé à débarquer.

(3) L'affréteur est en faute s'il veut charger des marchandises prohibées en route; si, en temps de guerre il charge des marchandises dites de contrebande de guerre; enfin, à l'arrivée, s'il fait entrer des marchandises prohibées. (Valin, sur l'art. 9, tit. *Du fret.*)

(4) Trib. de comm. de Marseille, 14 juin 1855; *Journal de Marseille*, 1855, 1-203; voy. aussi 14 janvier 1842.

le seul valable; il s'agissait d'une fin de non-recevoir dans le jugement que nous indiquons, car autrement on ne concevrait pas que le capitaine, après avoir promis de se trouver à époque fixe dans un port désigné, pût faire un voyage qui le mettrait en retard sans responsabilité.

345. La Cour d'Aix (26 juin 1840) a jugé que lorsque le capitaine est congédié, l'affréteur qui a traité avec lui pour le nolissement du navire, peut demander la résolution de la charte partie.

La personne du capitaine peut, en effet, avoir déterminé l'affréteur.

Un affréteur, en le supposant même subrogé aux droits du propriétaire du navire, n'a pas le droit, sans l'assentiment du capitaine, de renvoyer les chauffeurs établis à bord d'un bateau à vapeur. Le capitaine, si ce renvoi a eu lieu sans son agrément, peut refuser de partir, et toute action doit être refusée à l'affréteur contre le capitaine (1).

Le contrat d'affrétement, en effet, à moins de convention contraire, ne donne droit que d'exiger le départ par le capitaine, la surveillance de la marchandise et la restitution des colis transportés; l'affréteur demeure étranger à l'administration du navire, mais le propriétaire a le droit de congédier le capitaine, encore bien que son nom soit inséré dans la charte partie (2).

346. Le chargeur est tenu des frais de la charge et de la décharge. (Art. 276 Code de comm.)

---

(1) Aix, 20 décembre 1850; *Journal de Marseille*, 1850, 1-308.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 12 mai 1856.

Le capitaine est obligé de prendre tous les soins possibles pour le déchargement de la marchandise ; mais celle-ci étant déchargée au lieu de destination, elle périt pour le compte du destinataire.

Le temps de la charge et de la décharge, à défaut de conventions intervenues entre les parties, est réglé suivant l'usage des lieux. (Art. 274 Code de comm.)

Il en est de même du prix ; on prend le prix moyen s'il y a variété dans les prix (1).

« Si le temps de la charge et de la décharge, dit M. Caumont, v° *Affrétement*, n'est point fixé par les conventions des parties, la loi veut qu'on se conforme aux usages ; de même, si la charte partie ou le connaissement ne constate point le fret, il faut présumer que l'intention des parties a été de convenir tacitement pour le fret du prix perçu par les marchandises de même nature au temps de la convention, » mais la marchandise doit avoir été chargée au vu du capitaine, car l'article 292 du Code de commerce permet de prendre le fret le plus élevé si les marchandises ont été chargées à l'insu du capitaine, disposition de la loi qui protége le capitaine contre la fraude du chargeur.

Le capitaine du navire qui aborde dans un port autre que celui qui était d'abord convenu, est présumé se soumettre, pour les droits qui lui appartiennent, aux usages du pays pour lequel il accepte d'aller (2).

---

(1) Cass., req., 8 novembre 1832 ; D. P., 33-1-41.

(2) Trib. de comm. du Havre, 29 octobre 1855 ; *Gazette des Tribunaux* du 1er novembre 1855.

Le déplacement dans une rivière ne constate pas une escale; le capitaine, lorsque l'affréteur s'est réservé une escale pour le chargement, est donc responsable des conséquences de son refus de faire escale (1).

Le délai accordé par l'usage pour le déchargement doit être fixé, non d'après la portée effective du navire, mais bien d'après la jauge officielle (2). Mais cette doctrine, qui rend incertaine la durée de la décharge, peut entraver les transactions maritimes; or il serait à désirer que les Chambres de commerce adoptassent une règle uniforme sur les staries.

L'affréteur ne peut être obligé de donner un chargement excédant le tonnage déclaré; s'il s'est engagé à payer le vide comme le plein, il ne peut donc être obligé à payer le vide qui excède la capacité déclarée (3).

Dans l'espèce, en effet, le tonnage déclaré est la loi des parties et c'est cette loi qui régit la stipulation relative au paiement du vide.

L'intérêt est, nous l'avons dit, la mesure de l'action.

Si donc le port du navire est plus grand que celui déclaré, l'affréteur ne peut s'en plaindre.

347. Lorsque le capitaine complète le chargement à l'insu de l'affréteur, celui-ci en profite; mais le nouveau chargement ne peut être fait à un prix plus bas que celui

(1) Rouen, 10 août 1849; D. P., 52-2-103.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 29 mars 1855; *Journal de Marseille*, 1855, 1-129; voyez Caumont, v° *Affrétement*, n° 98.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 23 septembre 1836; id., 3 octobre 1825.

de l'affrétement principal. Si le prix de l'affrétement est plus élevé il appartient encore à l'affréteur.

L'affréteur a donc droit à l'affrétement entier du navire affrété, et si la charge n'est pas complète, le capitaine ne peut prendre un autre chargement au détriment de l'affréteur. (Art. 287, C. de comm.)

348. Les contrats d'affrétement ont donné lieu à plusieurs questions sur les jours de planche ou staries; la règle, en cette matière, est le plus souvent régie par les usages des places.

En matière de staries, si un navire de 400 tonneaux a apporté plus de 600 tonneaux de marchandises diverses, il n'y a pas lieu d'accorder, suivant l'usage de la place de Marseille, et en ayant égard au chargement, un plus long temps que celui qui est ordinaire pour le déchargement. (1).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 16 mars 1855; *Journal de Marseille*, 1855, 1-102; mais *vide* p. 332.

On appelle jours de planche ou *staries* les délais dans lesquels l'affréteur doit mettre son chargement à quai et ceux dans lesquels il doit être reçu.

Dans la navigation au grand cabotage, les jours sont ordinairement pour la charge, quinze, et autant pour la décharge.

Dans la navigation intérieure ces mêmes jours sont limités à trois seulement.

Les *surestaries* sont des dommages-intérêts dus pour les jours excédant ceux de planche.

Suivant l'usage de la place de Marseille la clause de la charte partie qui déclare que le déchargement aura lieu le plus tôt possible, comporte, comme délai *maximum* au profit des consignataires, celui qu'il est d'usage d'accorder pour des marchandises de semblable

Les jours de planche ne courent que du jour où le capitaine prouve avoir averti le consignataire (1).

La remise du manifeste à la douane n'est pas un avertissement (2); cette remise du manifeste n'a pas pour effet nécessaire de prévenir le consignataire que les jours de planche commencent à courir.

Le capitaine n'est réellement en mesure de recevoir les marchandises que lorsqu'il a obtenu de la direction du port l'autorisation de se placer pour l'embarquement. Les

---

portée. (Trib. de comm. de Marseille, 28 mars 1853; *J. M.*, 1855, 1-108.)

Si, par le fait de l'affréteur, le capitaine éprouve du retard dans la libre disposition de son navire, les dommages-intérêts dus au capitaine doivent être réglés d'après l'usage de la place et par jour, en raison de la portée du navire et du grade de chaque membre de l'équipage. (Trib. de comm. de Marseille, 1er août 1833.)

(1) Le capitaine qui a chargé en cueillette doit prévenir le consignataire du moment où il peut lui délivrer sa marchandise. (Trib. de comm. de Marseille, 2 janvier 1846; id., 22 août 1849; *Journal de Marseille*, 28-1-244.

L'avis, dans les journaux, de l'arrivée du navire, ne suffit pas pour prévenir le consignataire. (Trib. de comm. de Marseille, 18 et 24 janvier 1826; *Journal de Marseille*, 1826, 1-47.)

On a cependant souvent décidé le contraire. (Voyez Caumont, v° *Baraterie*, n° 38; voyez aussi trib. de comm. de Marseille, octobre 1853; *Journal de Marseille*, 1854, 1-11; *id.*, 2 janvier 1846, 22 août 1849.

Le consignataire oblige, quant aux jours de planche, l'affréteur et le destinataire.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 19 décembre 1834; *Journal de Marseille*, 11-1-210.

staries accordées pour le chargement du navire ne commencent donc que de ce jour-là (1).

Cependant on a jugé que si les jours de starie sont convenus à partir de l'entrée dans le port du chargement, ils sont dus au capitaine, encore même qu'un règlement local ait retardé l'embarquement de la marchandise. Il y a en effet, dans ce cas, convention spéciale (2), et celui qui a promis les staries, à partir d'une époque déterminée, est censé avoir renoncé au bénéfice de tout règlement local.

Mais on a jugé que les jours de planche ne courent que du jour où le navire a pris son tour le long du quai, et encore bien que la charte partie stipule que les jours de planche courront du lendemain de la libre entrée du navire (3). Les usages des places, se modifiant suivant les exigences du commerce, sont, comme on le voit, la règle.

Suivant le tribunal de commerce de Marseille, si, avant l'expiration des staries, le navire a été obligé de quitter sa place à quai, et que le déchargement ait été retardé, le capitaine n'est pas fondé à demander des surestaries (4).

Dans le cas spécial qui suit, si la marchandise n'est pas

(1) Trib. de comm. de Marseille, 18 janvier 1856; *Journal de Marseille*, 1856, 1-46; voyez aussi 19 février 1856; *Journal de Marseille*, 1856, 1-76.

(2) Rouen, 14 février 1844; J. P., 1844, 1-461.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 4 juillet 1832; 1er août 1832; 16 janvier 1833; 5 novembre 1833; 9 janvier 1834; 5 mai 1836; 17 janvier 1842; 8 octobre 1844.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 22 février 1855; *Journal de Marseille*, 1855, 1-81.

débarquée par suite du retard dans l'assistance du vérificateur ou du peseur de la douane, les staries courent néanmoins au profit du capitaine, et en conséquence des surestaries peuvent lui être dues; mais elles sont dues par le consignataire dont la marchandise placée sur celle des autres n'a pu être déchargée promptement (1).

Les surestaries sont dues, alors même que le capitaine a congédié l'équipage et mis le navire en désarmement, si, d'ailleurs, le navire est toujours resté à la disposition du chargeur, et qu'à défaut de matelots le capitaine ait été obligé de louer des journaliers pour opérer le déchargement (2). La mesure de prudence adoptée par le capitaine pour diminuer les frais ne peut porter atteinte à ses droits.

Dans le nombre de jours de planche, on ne doit pas comprendre les jours fériés comme les jours ouvrés (3).

Il faut, en effet, que les jours accordés soient effectifs en ce sens qu'on puisse procéder au chargement ou au déchargement.

Les surestaries sont dues au capitaine, bien que le départ du navire ait été retardé par la pluie, les vents contraires (4).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 3 janvier 1855; *Journal de Marseille*, 1855, 1-62; *id.*, 23 février 1855.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 19 janvier 1830.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 16 janvier 1833; id., 27 octobre 1834; id.. 12 octobre 1839; id., 8 février 1844. *Contrà*, Rouen, 6 germinal an XII. Suivant cet arrêt, la fixation à quarante-huit heures de planches, équivaut à deux jours.

(4) Tribunal de comm. de Marseille, 17 mars 1841; id., 17 novembre 1834; 3 août 1830; Rouen, 24 février 1844.

Mais si le retard du départ du navire provient d'une faute du capitaine, on ne peut lui allouer des surestaries (1).

Ainsi, le capitaine contrevenant aux règlements généraux ou particuliers sur la place dans un port, n'a pas droit à des surestaries, à raison du retard qui provient par sa faute dans le chargement de la marchandise (2).

En effet, les surestaries ne sont dues en principe que lorsqu'on cause un dommage au capitaine; or, si le préjudice éprouvé est le fait du capitaine, on comprend qu'il est sans action pour s'en faire indemniser de la part de l'affréteur ou de tout autre.

Dans le cas d'un chargement en cueillette (3), on subordonne toujours le moment de l'embarquement à l'ordre d'arrimage qu'il appartient au capitaine de déterminer.

Ainsi le chargeur, obligé d'attendre, ne pourrait mettre au compte du capitaine les surestaries dues à un autre navire porteur de la marchandise à charger (4). Le chargeur,

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 8 avril 1836; *Journal de Marseille*, 16-1-97; trib. de comm. de Marseille, 31 janvier 1856; *J. de M.*, 1856, 1-6; id., 8 juin 1855; *J. de M.*, 1855, 1-190.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 21 mars 1849; *Journal de Marseille*, 1849, 1-104.

(3) L'affrétement a lieu à cueillette quand le fréteur opère le nolissement sous condition qu'il trouvera pour achever de charger, et dans un certain temps, d'autres affréteurs.

Le capitaine qui charge à cueillette est passible de dommages-intérêts s'il a pris l'obligation de charger des marchandises en plus grande quantité que le navire n'en peut porter.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 23 septembre 1851; *Journal de Marseille*, 1851, 1-209.

il est vrai, lorsque le navire est chargé en cueillette, peut, avant le départ, rompre son engagement en payant le demi-fret, mais il supporte les frais de charge et de décharge des autres marchandises et ceux de retardement. (C. de comm., art. 291.)

Lorsque le capitaine a droit à des surestaries et que le chargement est fait par plusieurs chargeurs, il n'a pas l'action solidaire contre ces chargeurs (1).

Le capitaine qui peut avoir droit à des surestaries doit faire des protestations; ces protestations doivent être faites au lieu où les surestaries sont dues (2).

Si le capitaine ne protestait point, on pourrait penser qu'il n'éprouve aucun préjudice, et que s'il attend, c'est dans un intérêt qui lui est personnel; au contraire, s'il proteste, il avertit toutes parties intéressées qu'il éprouve un dommage et qu'il entend être indemnisé.

Il appartient, au surplus, souverainement à une Cour

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 22 avril 1842; *Journal de Marseille*, 21-1-304.

Le capitaine qui a eu à souffrir de l'inexécution du contrat d'affrétement par un fait imputable à l'affréteur, peut, outre les surestaries auxquelles il a droit, exiger de celui-ci des dommages-intérêts.

Mais la seule privation du chargement dans un lieu promis ne peut donner lieu qu'à des jours de surestaries, encore bien qu'on ait disposé du chargement en faveur d'un autre capitaine. (Trib. de comm. de Marseille, octobre 1830; Dalloz, v° *Charte partie*, n 19.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 13 juillet 1837; *Journal de Marseille*, 8-1-255.

impériale de décider si un capitaine a droit à des surestaries (1).

Le capitaine qui demande des surestaries pour le retard éprouvé au lieu de la charge, ne saurait être déclaré déchu de son droit faute de protestation, si, dans le lieu de charge, il n'existait aucune autorité pour recevoir sa protestation (2).

Le consignataire, mis en demeure de débarquer sa marchandise, est tenu, par voie de garantie, de rembourser les surestaries que l'affréteur principal a été obligé de payer au capitaine (3).

A la date du 27 mars 1857, le tribunal de commerce de Marseille a jugé que celui qui est vendeur de marchandises à livrer par navire désigné n'est tenu d'en effectuer la livraison qu'au fur et à mesure du débarquement opéré dans les délais d'usage; on ne pourrait donc le rendre responsable par voie de garantie des surestaries que l'acheteur a pu encourir envers le capitaine d'un navire affrété par lui pour recevoir en transbordement la marchandise vendue et dont le chargement devait être effectué dans un délai plus court que celui du déchargement du navire à bord duquel est arrivée la marchandise.

Si, en sus des jours de planche, des surestaries ont été convenues moyennant une somme fixée par jour, le capi-

---

(1) Cass., 30 janvier 1856; Lehir, 1856, p. 306.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 8 juin 1855; *Journal de Marseille*, 1855, 1-190.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 1er septembre 1830; *Journal de Marseille*, onzième année, p. 234.

taine n'a pas besoin de délivrer une mise en demeure pour les faire courir.

Dies interpellat pro homine (1).

349. Les chartes parties sont résolues sans dommages-intérêts, s'il y a interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est destiné. (Code comm., 276) (2).

Voici les termes de cet article :

« Si, avant le départ du navire, il y a interdiction de commerce avec le pays pour lequel il est destiné, les conventions sont résolues sans dommages-intérêts de part ni d'autre. Le chargeur est tenu des frais de la charge et de la décharge de ses marchandises. »

L'article 276 du Code précité a soulevé plusieurs interprétations. On s'est demandé quels étaient les faits qui constituaient l'interdiction du commerce.

Quelques espèces résolues par la jurisprudence détermineront ce qu'on entend par interdiction de commerce.

La défense d'entrer dans un port, intimée par un gouvernement étranger aux navires qui auront touché un autre port désigné, ne peut être assimilée à l'interdiction de commerce qui, lorsqu'elle est connue avant le départ, résout de plein droit les conventions d'affrètement ou les

(1) Trib. de comm. de Marseille, 30 août 1830; *Journal de Marseille*, onzième année, p. 233.

(2) Ainsi, lorsque le navire est affreté pour aller dans un lieu prendre une certaine marchandise et la transporter dans un autre, le contrat de charte partie est rompu si l'exportation de la marchandise se trouve défendue dans le lieu où doit être fait le chargement. (Cass., 1er mai 1848; S. V., 1848; 1-396.)

charles parties (1). En effet, la résolution du contrat d'affrétement ne doit pas dépendre d'un événement qu'il est au pouvoir de l'une des parties d'éviter.

Mais on a pensé que des hostilités commencées et notoires constituaient l'état d'interdiction de commerce, encore bien qu'il n'y eût pas déclaration de guerre (2). Il en est de même des représailles qu'un souverain aurait permises à quelques-uns de ses sujets contre ceux d'une nation (3).

Tel est le cas encore où un navire étranger est arrêté par mesure de police, sans limitation de durée (4).

Le capitaine doit faire toutes diligences dans l'intérêt des chargeurs, soit pour obtenir l'autorisation d'entrer dans le port de destination, soit pour se réfugier dans un port voisin. (Code de comm. art. 279.)

L'article 279 porte en effet :

« Dans le cas de blocus du port pour lequel le navire est destiné, le capitaine est tenu, s'il n'a des ordres contraires, de se rendre dans un des ports voisins de la même puissance où il lui sera permis d'aborder. »

Si le capitaine ne peut avantageusement décharger dans un port voisin, il peut ramener le navire au lieu du départ (5).

Mais si le capitaine, croyant agir dans l'intérêt des char-

---

(1) Lehir, 1848, p. 208.

(2) Pardessus, t. III, n° 641.

(3) Pardessus, t. III, n° 641 ; Devilleneuve, v° *Charte partie*, n° 6.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 26 septembre 1833.

(5) Trib. de comm. de Bordeaux, 4 juin 1847 ; D. P., 47-4-56.

geurs, a déposé la marchandise dans un port dépendant d'une autre puissance, il ne saurait être soumis à aucune responsabilité, car il n'est pas obligé de ramener la marchandise au port (1).

La prohibition de l'entrée de certaines marchandises dans un port ne rompt pas la charte partie pour interdiction de commerce, l'affréteur pouvant charger toute autre marchandise (2). L'affrétement doit donc être maintenu, à moins que l'affréteur n'opte, dans un délai moral, pour sa résiliation, mais en payant le fret dû pour ce cas.

L'invasion d'une épidémie n'est qu'une impossibilité passagère qui ne fait que suspendre les conventions. La charte partie n'est pas non plus résolue par les croisières d'un ennemi dans les parages d'un port pour lequel le navire est destiné (3).

Dans ce fait, en effet, on ne retrouve aucune des conditions prévues par l'article 276 du Code de commerce, et l'on ne peut donc dire qu'il y a interdiction de commerce dans le sens légal.

Ainsi encore, les hostilités entre deux nations dont ne fait point partie l'armateur, ne peuvent autoriser le capitaine à renoncer au voyage, alors même que les neutres étant exposés à des visites, il y a lieu de craindre des prises ou détentions injustes (4).

---

(1) Rouen, 27 février 1847; D. P., 48-2-150.

(2) Voyez Caumont, v° *Affrétement*, n° 61.

(3) Poitiers, 3 messidor an IX; S. V., 1-2-560.

(4) Devilleneuve, *loco citato*, table générale, v° *Charte partie*, n° 6.

Mais si un capitaine ayant nolisé dans un port français son navire pour un port étranger, l'agent diplomatique de sa nation lui fait défense avant le départ de se rendre au port de la destination, il y a interdiction de commerce (1).

Nous venons de voir quelle est l'économie générale de la loi en ce qui touche la rupture de la charte partie; voici l'exception.

La force majeure provisoire qui empêche la sortie du navire ou celle qui arrive pendant le voyage, ne rompt pas les conventions et ne donne lieu à aucuns dommages-intérêts. (Art. 277 Code de comm.) (2). Tels étaient encore les principes consacrés par l'ordonnance de 1681, l. III, tit. Ier, art. 8. Il y a, du reste, dans les deux espèces, analogie avec les principes consacrés par l'article 1148 du Code Napoléon.

Les réparations qui sont à faire au navire ne peuvent être assimilées au cas de force majeure prévu par l'article 277 du Code de commerce (3). Dès lors, lorsqu'un navire est frété avec un délai déterminé de livraison, il est dû des dom-

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 3 août 1831; *Journal de Marseille*, 2-1-161; voy. 26 septembre 1833.

(2) La saisie de marchandises prohibées ne rompt pas la charte partie; l'armateur n'est pas présumé avoir prêté son navire pour la fraude.

(3) « S'il existe une force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent, et il n'y a pas lieu à dommages-intérêts à raison du retard. Elles subsistent également, et il n'y a lieu à aucune augmentation de fret, si la force majeure arrive pendant le voyage. » (C. de comm. art. 277.)

mages-intérêts à l'affréteur qui n'a pas obtenu livraison dans le temps stipulé (1). (*Vide infrà*, p. 371.)

La charte partie intervenue entre le capitaine et son affréteur pour l'affrétement d'un navire en déchargement, peut ne désigner aucune époque fixe pour le départ et porter seulement que le capitaine l'effectuera aussitôt après avoir terminé son déchargement; alors s'il survient un retard de quelques jours par suite de l'opposition formée par le consignataire à la sortie du navire, en l'état des difficultés agitées entre lui et le capitaine, il n'y a pas lieu, après le soulèvement de l'opposition et la déclaration du capitaine d'être prêt à partir, d'accueillir la demande formée par l'affréteur en autorisation d'affréter un autre navire aux frais du capitaine avec dommages-intérêts.

En effet, le capitaine, dans l'espèce, ne peut encourir aucune responsabilité puisqu'il n'avait accepté aucune époque pour le déchargement et que les difficultés soulevées par le consigataire doivent être considérées comme un cas de force majeure.

Le chargeur, pendant l'arrêt du navire, peut faire décharger les marchandises, à condition de les recharger ou d'indemniser le capitaine. (Art. 278 C. de comm.)

Lorsque l'affréteur ne recharge pas la marchandise qui a été déchargée par le capitaine, celui-ci a droit à une indemnité à compter du jour de la mise en demeure, ou au demi fret, si l'affréteur déclare ne vouloir pas recharger, ou enfin au fret entier si l'affréteur laisse partir le navire

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 12 mai 1826.

sans faire aucune déclaration sur les poursuites du capitaine (1).

Il en serait autrement, a-t-on dit, si les marchandises déchargées étaient avariées (2), le chargeur, dans l'espèce, faisant une perte et ne devant être soumis à aucune indemnité. (Mais *vide infrà*, du Fret, p. 366.)

350. Le navire, les agrès et apparaux, le fret et les marchandises sont respectivement affectés à l'exécution des conventions des parties, en ce qui touche l'affrètement. (C. de comm., art. 280.)

L'article 280 du Code de commerce est textuellement puisé dans l'article 11, titre Ier, livre III, de l'ordonnance de 1681. A toutes les époques, le législateur a compris que l'inexécution des conventions relatives aux opérations maritimes pouvant entraîner la ruine de celui qui était trompé dans ses prévisions, sur l'exécution du contrat d'affrétement, il fallait entourer celui-ci de garanties.

Celui qui s'est obligé à faire embarquer des marchandises est soumis à l'article 288 du Code de commerce (3).

---

(1) Valin p. 338; Boulay-Paty, t. II, p. 274.

Le navire est réputé parti, et le chargeur n'a plus le droit de retirer sa marchandise, si le navire est arrimé, expédié en douane, et s'il attend la marée pour mettre à la voile. (Paris, 27 novembre 1847; S. V., 48-1-225.

(2) Valin et Boulay-Paty, *loco citato*; Pothier, *Charte partie*, n° 102.

(3) Trib. de comm. de Bordeaux, 25 février 1837.

« L'affréteur qui n'a pas chargé la quantité de marchandises portée par la charte partie, est tenu de payer le fret en entier, et pour

351. Les articles 433, 434 du Code de commerce règlent les délais dans lesquels l'action en matière d'affrétement doit être exercée sous peine de prescription.

CHAPITRE XXXV.

DU CONNAISSEMENT.

Sommaire.

352. Des formalités du connaissement et des exceptions que le défaut de formalités soulève;
353. Le connaissement peut être à ordre;
354. Obligation de fournir le connaissement;
355. Obligation de remettre au capitaine les acquits des marchandises;
356. Le capitaine doit signer le connaissement; obligation de l'avoir à bord; clause du connaissement *sous franc-tillac*;
357. Le porteur du connaissement doit-il payer le fret? Levée du permis de douane; de la clause *que dit être;*
358. Valeur du connaissement;
359. Cas prévus pour la diversité des connaissements;
360. De la prescription.

352. L'article 281 du Code de commerce établit les énonciations qui figurent au connaissement (1).

---

le chargement complet auquel il s'est engagé. S'il en charge davantage, il paie le fret de l'excédant sur le prix réglé par la charte partie. Si cependant l'affréteur, sans avoir rien chargé, rompt le voyage avant le départ, il paiera en indemnité, au capitaine, la moitié du fret convenu par la charte partie pour la totalité du chargement qu'il devait faire. Si le navire a reçu une partie de son chargement, et qu'il parte à non-charge, le fret entier sera dû au capitaine. » (Code de comm. art. 288; *vide infrà,* du Fret.)

(1) Cet article s'exprime ainsi :

« Le connaissement doit exprimer la nature et la quantité ainsi

Le connaissement *est la lettre de change des mers*; il diffère de la charte partie qui a pour but de déterminer la condition de louage du navire; le connaissement prouve le chargé. « Le connaissement, dit Émérigon (chap. XI, section 3), autrement dit la police de chargement, est une reconnaissance que le capitaine donne des marchandises chargées dans le navire (1). »

Si le connaissement est imparfait, on peut suppléer cette irrégularité par des titres probants, acquits des droits, manifestes, etc. (2).

---

que les espèces ou qualités des objets à transporter. Il indique : le nom du chargeur; le nom et l'adresse de celui à qui l'expédition est faite; le nom et le domicile du capitaine; le nom et le tonnage du navire; le lieu du départ et celui de la destination; il énonce le prix du fret; il présente en marge les marques et numéros des objets à transporter. Le connaissement peut être à ordre ou au porteur, ou à personne dénommée. » (Code de comm., art. 281.)

Le connaissement est aux transports par eau ou par mer ce que la lettre de voiture est aux transports par terre.

L'article 345 ne concerne pas les chargements faits, en pays étrangers, pour le compte du capitaine, nonobstant la généralité de ces mots : tout homme de l'équipage; il est facile d'induire, du rapprochement des art. 344 et 345, qu'il suffit au capitaine, pour la justification des chargements faits pour son compte, de s'être conformé aux dispositions du premier de ces articles. (Trib. de comm. de Marseille, 30 octobre 1822; *Journal de Marseille*, t. III, p. 349.

(1) Art. 1, titre *Des Connaissements; Guidon de la mer*, chap. II, art. 8; Pothier, n[os] 17, 18, 19 et 20; le chevalier d'Abreu, part. 1, chap. II, § 8; Hubner, p. 2, chap. III, § 10, n° 6.

(2) *De Luca*, disc. 106, n° 17; Boulay-Paty, t. II, p. 307; Dageville, t. II, p. 283.

La charte partie, cependant, ne saurait remplacer le connaissement, bien que le connaissement, ainsi que nous l'avons dit, puisse parfois tenir lieu de charte partie (1).

Émérigon, *loco citato*, ajoute : « Quoiqu'il y ait une charte partie, il ne faut pas moins dresser un connaissement des marchandises chargées, car de ce qu'on a promis de charger une telle quantité de marchandises dans un navire, il ne s'ensuit pas qu'on ait rempli l'engagement contracté (2). »

Le poids réglé par le connaissement et qui donne lieu au fret, ne peut être détruit par les énonciations de la charte partie et donner lieu à une répétition contre le capitaine pour l'excédant comme payé par erreur (3).

L'erreur dans le connaissement sur le nom du véritable propriétaire n'est pas une cause de nullité (4).

Si le fret n'est pas fixé dans le connaissement, si même il n'y a aucune stipulation à cet égard, le connaissement n'est pas nul, mais il y a lieu à déterminer le fret d'après le taux de la place (5).

Le connaissement qui ne renferme que le chiffre du fret ne contient pas une dérogation à la charte partie, si celle-

(1) Boulay-Paty, t. II, p. 300.

(2) Valin, tit. *Des Connaissements*; Pothier, *Contrats maritimes*, n° 16.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 6 juillet 1849.

(4) Boulay-Paty, t. II, p. 310; mais le même auteur, t. II, p. 311, et Pothier, *Charte partie*, n° 17, enseignent qu'on doit cependant pouvoir reconnaître le véritable propriétaire.

(5) Cass., 8 novembre 1832; S. V., 32-1-804.

ci porte la stipulation formelle de tant pour cent de chapeau sur le fret (1).

353. L'article 281 énonce que le connaissement peut être à ordre, mais l'endossement d'un connaissement irrégulier ne vaut que comme procuration (2).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 18 juin et 19 décembre 1834; id., 6 mars 1855; *Journal de Marseille*, 1855, 1-117.

(2) Amiens, 29 juillet 1843; S. V., 44-2-6; Cass., 30 janvier 1850; S. V., 50-1-241; *sic*, Boulay-Paty, t. II, p. 314; Douai, 5 janvier 1844; S. V., 44-2-257; Rouen, 9 décembre 1847; S. V., 48-2-201; Massé, t. VI, n° 308; voy. C. de comm., art. 136 et suiv., 222, 226, 420.

La règle qui veut que le connaissement irrégulier n'ait valeur que comme mandat, était suivie sous les ordonnances de 1673 et 1681, l. III, tit. II, art. 2.

Sur le connaissement à personne dénommée, voici comment s'expriment deux auteurs, MM. Delamarre et Lepoitvin (t. VI, p. 358):

« Si l'esprit du Code est resté le même que celui de l'ordonnance, en quel sens le connaissement est-il la lettre de change des mers? Évidemment dans le sens que dit Valin, à moins qu'on ne prétende que cet auteur célèbre a méconnu l'esprit de la loi qu'il commentait, et travesti la coutume nautique. En disant donc que le connaissement peut être à ordre, l'article 281 n'a fait que continuer cette antique coutume, d'après laquelle le connaissement était de sa nature réputé à ordre; sans cela le tribun Perrié n'eût pas dit : La loi conserve l'ancienne forme du connaissement. Il n'aurait pu le dire, puisque l'ordonnance ne contenait pas un seul mot du dernier alinéa de l'article 281; mais il a pu le dire, et il l'a dit avec vérité, puisque le seul but de la loi dans cette disposition additionnelle fut de consacrer l'ancien usage, de le constater par un grand acte de notoriété nationale. »

Il paraît juste de décider que les expéditions faites à l'étranger

On doit notamment réputer comme irrégulier le connaissement *valeur entendue* (1).

On a jugé aussi que lorsque le connaissement était à personne dénommée, il ne pouvait être transmis (2). Mais nous pensons que cette désignation ne nuit pas à la validité du connaissement. (Arg. de l'art. 281 du C. de comm.; *vide* p. 349.)

Le tiers porteur régulier d'un connaissement n'est passible d'aucune des exceptions opposables aux porteurs qui le précèdent (3), il jouit de la faveur accordée au porteur de billets à ordre ou lettres de change.

351. L'article 344 du Code de commerce (4) détermine les formalités à remplir, en cas de perte. Le connaissement est soumis alors à certaines conditions (5).

---

sont soumises à la loi du pays du destinataire. (Trib. de comm. de Marseille, 31 décembre 1821; A. D., v° *Assurances maritimes*, n° 447, p. 213).

(1) Pardessus, t. II, n° 340.

(2) Trib. de comm. de Bordeaux, 13 mai 1842; *Mémorial bordelais*, 9-1-138; voy. *Journal de Marseille*, 21-2-137.

(3) Bruxelles, 22 juillet 1830; *Journal de Bruxelles*, 1830, 2-265; Massé t. IV, n° 177.

(4) En cas de perte des marchandises assurées et chargées pour le compte du capitaine sur le vaisseau qu'il commande, le capitaine est tenu de justifier aux assureurs l'achat des marchandises, et d'en fournir un connaissement signé par deux des principaux de l'équipage. (C. de comm. art. 344.)

(5) Valin, sur l'art. 4; Boulay-Paty, 2-303 et suiv.; Dageville, 2-374; Pardessus, t. III, n° 724; voy. aussi ordonn., 1681, l. III, tit. VI, art. 62.

355. Le chargeur doit fournir au capitaine, vingt-quatre heures après le chargement, les acquits des marchandises chargées et exprimées dans le connaissement. (Art. 282 Code de comm.)

356. Le capitaine doit signer le connaissement; il ne pourrait être signé par une autre personne (1).

Le connaissement doit aussi être signé par le chargeur, mais l'absence de cette signature n'empêche pas qu'il ne puisse être opposé au propriétaire ou armateur du navire (2).

Le capitaine est obligé d'avoir à son bord les connaissements de la marchandise qu'il est chargé de consigner; il est passible de dommages-intérêts si l'absence du connaissement l'a empêché d'effectuer sa consignation (3).

Lorsque le connaissement, signé par un capitaine voyageant au petit cabotage, porte en imprimé que les marchandises ont été placées sous le franc-tillac, il y a dérogation à la seconde partie de l'article 229 du Code de commerce, qui lui permet de charger sur le pont. Par suite, le capitaine qui, nonobstant cette clause sous franc-tillac, charge sur le pont, est responsable des avaries survenues à la marchandise, sans pouvoir exciper de l'usage où l'on serait dans quelques endroits, de ne tenir compte de cette

---

(1) Massé, t. VI, n° 25; voyez cependant Casaregis, disc. 10, n°s 18, 20 et 22.

(2) Trib. de comm. de Dunkerque, 17 août 1831; S. V., 32-1-804; Cass., 8 novembre 1832; Aix, 30 avril 1833; S., 34-2-161.

(3) Aix, 12 juillet 1830; *Journal de Marseille*, 11-2-188.

clause qu'autant qu'elle serait manuscrite sur le connaissement (1).

357. Le porteur du connaissement est obligé de payer le fret, mais le destinataire peut exiger, avant de payer, que les marchandises soient vérifiées, sauf dommages-intérêts, s'il y a lieu, dus au capitaine pour le retard.

Le présumé destinataire qui lève un permis de douane n'est pas obligé de retirer la marchandise et de payer le fret, il en serait autrement dans le cas de la levée du permis de douane à l'acquitté, pour la consommation; car le destinataire, dans ce cas, est obligé de s'en livrer et de payer le fret (2). En effet, comme le fait observer M. Caumont, (v° *Connaissement*, n° 22), la levée des permis de douane a modifié la position de la marchandise au moment de son arrivée, relativement aux régimes douaniers auxquels elle peut être soumise; les destinataires ont fait acte de propriété.

Le permis de débarquement n'équivaut pas au connaissement. En conséquence, le capitaine est responsable s'il a remis la marchandise à toute autre personne que celle qui avait réellement le connaissement.

Le capitaine doit, en effet, remettre la marchandise au destinataire porteur du connaissement (3).

Le consignataire de la marchandise ne peut offrir de

---

(1) Rouen, 23 janvier 1850 ; Lehir, 1850, p. 432.

(2) Trib. de comm. du Havre, 28 juin 1855.

(3) Bruxelles, 21 mai 1824 ; Locré, t. II, p. 148 ; Delvincourt, t. II, p. 320 ; Favard, Rép., v° *Connaissement*, n° 1.

recevoir une partie de la marchandise et refuser l'autre; la consignation à l'égard du capitaine est indivisible.

Mais, d'un autre côté, ce dernier ne peut élever contre le consignataire, et en tout ou partie, la question de propriété (1).

Si le poids des marchandises est moindre que celui énoncé en douane, le capitaine est responsable de la différence (2).

Mais, en général, le capitaine ne garantit pas le poids et la mesure, si la clause du connaissement est *que dit être.* Toutefois le capitaine répond du nombre de tonneaux et balles, de la qualité extérieure et apparente des marchandises (3). La valeur attribuée à la clause *que dit être* est, au surplus, rationnelle, puisqu'elle indique que les déclarations du chargeur n'ont pas été vérifiées par le capitaine.

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 19 décembre 1842; *Journal de Marseille*, 22-1-303; Casaregis, disc. 25, n° 7; Emérigon, t. I, p. 321; Boulay-Paty, *Droit maritime*, t. II, p. 322.

(2) Trib. de comm. de Mars, 25 janvier 1833; *J. M.*, 13-1-254.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 7 mai 1838; voy. Émérigon, t. I, p. 332, 333; Targa, cap. XXXI, n° 4; Casaregis, disc. 10, n° 35; *Consulat de la mer*, chap. 326; Valin, p. 314; voyez trib. de comm. de Marseille, 19 décembre 1834; 6 décembre 1841; *Journal de Marseille*, 15-1-10-3-1-332; voyez aussi trib. de comm. de Marseille, 9 juillet 1833; *Journal de Marseille*, 15-1-145; id., 28 août 1835; *Journ. de Marseille*, 15-1-566; id., 19 février 1821; *Journ. de Marseille*, 2-181; id., 7 juin 1830; *Journal de Marseille*, 11-1-241; id., 5 janvier 1825; *J. de Marseille*, 6-11-61; id., 4 novembre 1831; *Journ. de Marseille*, 13-1-178; id., 19 janvier 1835; *Journ. de Marseille*, 15-1-245; id., 12 décembre 1837; *J. de Marseille*, 17-1-91.

Malgré les décisions qui ont déchargé le capitaine qui a signé la clause *que dit être*, on peut toujours prouver la fraude du capitaine (1).

En effet, la clause *que dit être* n'affranchit pas le capitaine des faits de fraude.

Il est tenu des marchandises (2) et l'indemnité qui est due aux réclamateurs par le capitaine qui ne délivre pas les marchandises spécifiées dans le connaissement, consiste dans la valeur de ces marchandises au cours du jour où la délivrance aurait dû être faite (3).

Mais si, en présence de la clause *que dit être*, le poids est reconnu moindre que celui porté au connaissement, le chargeur ne peut offrir, pour rendre le capitaine responsable, de payer le fret de ce poids (4), s'il n'existe aucune fraude de la part de celui-ci.

---

(1) Targa, cap. XXXI, n° 5; Émérigon, t. I, p. 333; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. I, p. 334, et *Droit maritime*, t. II, p. 309.

(2) Targa, cap. XXXI, n°s 4 et 5; Casaregis, disc., 10, n°s 55, 56 et 126; Valin, art. 2; Emérigon, chap. II, sect. 5, § 1; Pothier, n° 17; Dalloz, v° *Droit maritime*, n° 838; trib. de comm. de Marseille, 1er mars 1853; Caen, 8 mars 1853; trib. de comm. du Havre, 14 août 1855.

(3) Caumont, v° *Connaissement*, n° 8.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 20 et 30 mars 1855; *Journal de Marseille*, 1855, p. 110.

Lorsque le connaissement produit par l'assuré, comme justification du chargement, a été signé par le capitaine avec la clause *que dit être*, les assureurs sont en droit d'exiger en outre, de l'assuré, l'exhibition des factures et autres pièces propres à constater les qualité, quantité et valeur de la chose assurée. Il en doit être ainsi sur-

Le capitaine qui a dénaturé le conditionnement de la marchandise ne peut exciper de la clause *que dit être;* tel est le cas où des blés livrés en sac ont été versés dans la cale et mis en grenier (1). Le capitaine, dans ce cas, est tenu de rendre au débarquement la quantité égale à celle énoncée dans le connaissement et, à défaut, de tenir compte au consignataire du chargement, de la valeur du déficit constaté sous la déduction usitée pour le déchet.

358. On a vu par ce qui précède que le connaissement fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement, jusqu'à preuve contraire (Art. 283 C. de comm.). L'assurance, par analogie, fournit quelques règles à cet égard.

En effet, le chargement assuré peut être constaté aussi bien par un connaissement que par une facture et par la correspondance de l'assuré avec l'expéditeur (2).

Le connaissement prouve la propriété de la marchandise, non-seulement entre le capitaine et les chargeurs, mais encore à l'égard des tiers, et, comme nous l'avons dit, il en est des connaissements et endossements dans le commerce maritime comme des lettres de voiture, des lettres de change, billets à ordre et endossements y apposés dans le commerce de terre. Mais on peut établir la fausseté du connaissement

---

tout lorsque le connaissement n'est pas en concordance parfaite avec la police d'assurance. (Trib. de comm. de Marseille, 2 décembre 1834; *Journal de Marseille*, 15-1-185; *Dictionnaire du cont. comm.* de Devilleneuve et Massé, v° *Délaissement*, n° 92.

(1) Trib. de comm. de Marseille, 13 mars 1855.

(2) Bordeaux, 27 janvier 1829; J. P., v° *Assur. maritimes*, n° 682, p. 36; Aix 3 août 1830; D. P., 31-2-67; id., 9 août 1836; J. P.,

par des preuves positives ou des présomptions graves, précises et concordantes (1).

La fraude de la part d'un assuré, dans la déclaration du chargement d'un navire, donne lieu à des poursuites criminelles. (C. de comm., art. 336.) (2).

C'est aux juges du fait qu'il appartient exclusivement de décider, d'après les circonstances et les actes produits, s'il y a eu réellement sur le navire chargement des objets assurés (3).

On sait que le capitaine, chargeur pour son compte, est obligé de produire un connaissement; ainsi on a jugé que, lorsque dans une assurance faite (4) pour le compte du ca-

v° *Ass. marit.*, n° 683, p. 37; Bordeaux, 11 juillet 1832; A. D, v° *Assurances maritimes*, n° 448, p. 213.

(1) Cass., 15 février 1826; id., 4 août 1837; J. P., v° *Assurances maritimes*, n° 671, p. 36; S., 27-1-127; Aix, 30 août 1833; S. V., 34-2-161; Stracha *glosse*, 11, n° 53.

(2) 17 août 1821, Cr. r.; D. A., 4-413; voy. ordonn., 1681, l. III, tit. VI, art. 8 et 22; C. de comm., art. 316, 337, 380.

(3) Cour de cass., 25 mai 1835; J. P., v° *Assur. marit.*, n° 170, p. 12; cass., 7 juillet 1829; J. P.; v° *Assurances marit.*, n° 684, p. 37; trib. de comm. de Marseille, 16 février 1826; *Dict. du content. comm.* de Massé et Devilleneuve, v° *Assur. mar.*, n° 78.

(4) Ni le rapport de mer racontant le sinistre et la perte, ni les déclarations des gens de l'équipage (le sinistre n'apparaissant d'aucune vérification personnelle de leur part), ne peuvent suppléer la signature des deux principaux de l'équipage, exigée par l'art. 344 du C. de comm., et on alléguerait aussi en vain l'usage contraire. (Bordeaux, 8 août 1828; D. P., 29-2-17.)

Cependant le tribunal de commerce de Marseille a jugé que

pitaine, il a été stipulé que le chargé serait prouvé par les expéditions de la douane, on peut, en cas de sinistre, exiger que le capitaine assuré justifie encore de l'achat des marchandises et produise, en outre, un connaissement signé par deux des principaux de l'équipage, aux termes de l'article 344 du Code de commerce (1).

A l'occasion du connaissement, nous ne pouvons nous empêcher de mentionner une question qui se présente assez souvent pour le contrat de commission. Il peut arriver que l'encombrement du navire ne permette pas de délivrer encore un connaissement, s'ensuit-il que le commissionnaire acheteur ne pourra faire traite sur son commettant pour les déboursés? Nous ne le pensons pas; la facture est la preuve de l'achat et le lien de droit entre le commettant et le commissionnaire, et le connaissement n'est surtout utile que pour le retrait de la marchandise. Le commissionnaire

---

lorsque l'assurance est faite sur facultés chargées pour compte du capitaine, il n'est pas nécessaire, à peine de nullité, que le chargement soit prouvé par connaissement signé des principaux de l'équipage. (Trib. de comm. de Marseille, 1er octobre 1833; *Journal de Marseille*, 14-1-116.

Lorsque le chargement des marchandises assurées n'est pas justifié par un connaissement, signé non-seulement par le capitaine, mais encore par le chargeur, les assureurs sont en droit de refuser le paiement des assurances en cas de naufrage du navire et de perte de marchandises, quoiqu'il ne soit pas allégué que le capitaine soit intéressé au chargement. (Cass., req., 17 juillet 1829; D. P., 29-1-292.)

(1) Trib. de comm. de Marseille, 11 juillet 1821; *Journal de Marseille*, 2-1-184.

pourra donc faire traite sur le commettant, à moins que la promesse de remboursement ne soit faite sur connaissement.

359. L'article 284 du Code de commerce détermine le degré de créance qui s'attache aux connaissements lorsqu'il y a diversité entre eux.

Cet article porte, en effet :

« En cas de diversité entre les connaissements d'un même chargement, celui qui sera entre les mains du capitaine fera foi, s'il est rempli de la main du chargeur, ou de celle de son commissionnaire ; et celui qui est présenté par le chargeur ou le consignataire sera suivi, s'il est rempli de la main du capitaine. » (Code de comm., 284.) (1).

Dans le doute, il est plus prudent de s'entendre avec le capitaine pour qu'il passe obéissance de remettre au réclamateur qui sera indiqué par justice (2).

360. En ce qui touche la prescription relative à la délivrance de la marchandise, il y a lieu de se reporter à l'article 433 du Code de commerce ; mais la prescription d'un an dont parle cet article est interrompue et ne saurait être invoquée par le capitaine contre le chargeur, si le navire, forcé de relâcher en cours de voyage, a été déclaré innavigable, et si, pour éviter la perte des marchandises portées au connaissement, le capitaine les a fait vendre et en a touché le prix (3).

---

(1) Voy. ordonn., 1681, l. III, tit. II, art. 6.

(2) Voy. Casaregis, disc. 25, n° 7 ; Emérigon, 1-321 ; Pardessus, t. III, n° 727 ; Boulay-Paty, 2-318 ; C. de comm., art. 106, 305.

(3) Pardessus, t. III, n° 730.

CHAPITRE XXXVI.

DU FRET.

Sommaire.

361. La charte partie règle les conditions du transport; prix du fret; droit de chapeau;
362. Le navire loué en totalité est à la charge de l'affréteur; clause du vide pour le plein;
363. Quand le fret est-il dû en entier? Indemnité due pour rupture de voyage; charge et décharge; marchandises avariées;
364. Dommages et intérêts pour inexécution;
365. Responsabilité du capitaine; droits de l'affréteur lorsque le navire exige des réparations; faute du capitaine;
366. Le capitaine est-il, dans certains cas, obligé de louer un autre navire? Cas de vente des marchandises pour fortune de mer sous le rapport du fret;
367. Fret pour le voyage d'aller et retour;
368. Arrêt par ordre de puissance;
369. Marchandises jetées à la mer; contribution; bris; naufrage; prise; fret gratuit; conversion en monnaie étrangère;
370. Droit du capitaine sur les marchandises pour obtenir le paiement du fret; consignataire; privilége; faillite;
371. Peut-on abandonner les marchandises pour payer le fret?
372. Nullité de l'assurance sur fret; le fret appartient au délaissement; prescription.

361. En traitant du fret, nous serons obligés nécessairement de revenir sur des principes déjà exposés, car les diverses matières du droit maritime ont plusieurs points de de contact; mais sur ceux déjà traités nous serons précis.

On sait que la charte partie ou le connaissement règle le prix du loyer du navire en tout ou en partie, pour un voyage entier ou limité, au tonneau ou au quintal (1).

(1) Voy. ordonn. de 1681, l. III, tit. III, art. 1, et C. de comm., art. 273, 281, 286, 386.

L'inexécution en ce qui touche le fret ou nolis donne lieu à la résiliation du contrat avec dommages-intérêts gradués suivant les divers cas (1).

Ainsi le capitaine qui a nolisé vers un port pour un chargement au profit de l'affréteur a droit au paiement du nolis quoiqu'il revienne sans chargement, s'il y a *faute de* l'affréteur ou de son correspondant (2).

Lorsque, dans une charte partie, le prix du fret n'a été exprimé que pour certaines marchandises et par tonneau, ce prix doit être stipulé de même à l'égard des autres marchandises d'un pareil volume de capacité, quoique d'un plus grand poids (3).

La Cour de Bruxelles cependant a décidé, le 19 août 1841, que le poids de ces dernières marchandises devait être calculé en ayant égard à la différence de leur poids avec celui des articles spécifiés. (*Vide* p. 363.)

Lorsque le fret est à *tant le poids*, il doit être calculé sur le poids net (4).

Le droit de *chapeau* fait partie du fret et appartient à l'armement, à moins de stipulation contraire (5).

Mais on ne doit pas refuser le droit de chapeau qui a été

---

(1) Trib. de comm. de Mars., 12 mai 1853; *J. M.*, 1853, 1-277.

(2) Trib. de comm. de Mars., 4 mars 1852; *J. M.*, 1852, 1-255.

(3) Bruxelles, 17 janvier 1822.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 23 juin 1820; *Journal de Marseille*, 2-1-6; id., 13 septembre 1822; *Journal de Marseille*, 3-1-236; voy. cependant trib. de comm. de Marseille, 9 juillet 1830; *Journal de Marseille*, 11-1-172.

(5) Trib. de comm. de Mars., 2 septembre 1842; *J. M.*, 21-1-283.

promis au capitaine, si l'on a été satisfait de celui-ci et qu'aucune justification de reproches ne soit faite.

Le capitaine qui recevrait son salaire du propriétaire du navire sans aucune protestation ne pourrait pas ensuite réclamer le droit de chapeau qui lui a été promis; il est censé, en effet, par son silence, y avoir renoncé.

Le droit de chapeau accordé ne se trouve pas nécessairement être une diminution du fret. Ainsi, lorsque ce droit a été stipulé, il est au contraire présumé être une gratification personnelle au capitaine (1).

On sait que le capitaine profitait seul autrefois du droit de chapeau ou gratification accordée par les affréteurs, et que sous l'ancien droit, on connaissait aussi cette faveur sous le nom d'*Étrennes, Vin du marché*, *Chausses.* Sous l'empire de notre législation, il faut une stipulation spéciale au profit du capitaine pour qu'il puisse réclamer le droit de chapeau (2).

Le capitaine a qualité pour recevoir le fret dû au propriétaire, il est le maître sur son navire, c'est lui qui le commande et l'administre; le consignataire se libère donc valablement entre ses mains (3); et le paiement doit être considéré comme fait au propriétaire lui-même.

Nous avons dit que MM. Boulay-Paty (t. II, p. 279), Dageville (t. II, p. 345), Beaussant (t. I, n° 404), enseignaient

(1) Trib. de comm. de Mars., 5 janvier 1830, 2 septembre 1842.

(2) Pothier, *Louage maritime*, n° 57; Favard de Langlade v° *Charte partie*, n° 3.

(3) Bruxelles, 24 octobre 1829.

que lorsqu'un navire a été frété, il ne peut plus être sous-frété à un prix plus haut que celui porté dans le premier contrat; il en était ainsi sous l'ordonnance de 1681. Suivant MM. Sebire et Carteret (v° *Charte partie*, n° 9), cette disposition de l'ancien droit serait abrogée; mais ne le serait-elle point qu'il devrait en être ainsi dans l'intérêt des besoins de la navigation.

362. Le navire loué en totalité est à la disposition de l'affréteur, et encore bien qu'il ne le charge pas en entier, nul ne peut en profiter à son détriment. (C. comm., 287.)

Mais le tribunal de commerce de Marseille a jugé, le 16 janvier 1854 (*Journal de Marseille*, 1854, 1-29) que si une quantité plus considérable de tonneaux a été reconnue au débarquement que celle portée dans le connaissement, le capitaine peut exiger l'excédant du fret, si la différence est tellement grande qu'il y a erreur évidente.

Des principes que nous avons exposés plus haut, et qui constatent les droits du chargeur, il résulte que lorsque le capitaine a frété la totalité d'un navire à un chargeur, il ne peut même disposer à son détriment du vide qu'a produit l'affaissement de la marchandise (1).

Toutefois, si le navire étant loué en totalité, il a été réservé la chambre du logement de l'équipage, le capitaine a le droit de charger des marchandises dans ces lieux et d'en percevoir le fret (2).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 10 octobre 1832; *J. M.*, 13-1-33.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 15 mai 1827; *Journal de Marseille*, 8-1-190; id., 6 juin 1822; voy. Valin, p. 122.

Le navire étant nolisé avec cette clause que le *vide* sera payé pour *plein*, on doit, si le taux est différent, calculer le nolis relatif au vide sur le taux convenu pour chaque espèce de marchandise, en établissant une règle particulière d'après le tonnage que comporte chacune d'elles (1).

Mais la pénalité du *vide pour le plein* imposée à l'affréteur en faveur du capitaine doit, pour être encourue, être précédée d'une mise en demeure de la part de celui-ci.

Le capitaine est surtout non-recevable à réclamer le *vide pour le plein* en l'absence de toute mise en demeure, et de toutes réserves ou protestations sur le connaissement, lorsqu'il a eu mandat, accepté par lui, d'exiger rigoureusement du chargeur, au lieu du départ, l'exécution de l'engagement pris par celui-ci envers l'affréteur, d'opérer l'entier chargement du navire.

363. Le fret est dû en totalité alors même que le chargement ne serait fait qu'en partie. (Art. 288 C. de comm.) Il était juste, en effet, puisque le navire était loué en entier, de ne priver le capitaine d'aucune portion du fret.

Mais, dans ce cas encore, le capitaine, pour avoir droit au paiement du fret entier, quand le chargement n'a pas été complété, doit mettre le chargeur en demeure sous peine de dommages-intérêts s'il met à la voile sans cette sommation.

Suivant M. Boulay-Paty (t. III, p. 365), la sommation ne suffit pas, il faut une condamnation.

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 12 octobre 1827; *Journal de Marseille*, 9-1-313.

Le fret entier est même dû lorsque le navire ayant reçu une partie du chargement part à *non charge* (art. 288 C. de comm.), ou bien lorsque les marchandises sont retirées pendant le voyage (art. 293 C. de comm.) (1), ou que le navire, frété pour aller et retour revient, sans chargement (Art. 294 C. de comm.) (2).

Le capitaine ne peut exiger que l'affréteur lui fournisse un chargement qui dépasse la capacité déclarée dans la *charte partie* (3).

La charte partie est, en effet, le contrat intervenu entre les parties qui règle leurs droits et leurs obligations, et ce serait en méconnaître la portée que d'obliger l'affréteur à charger au delà de la capacité déclarée.

L'affréteur peut être contraint à charger en quantité suffisante pour garantir le prix du loyer du navire.

---

(1) « Le chargeur qui retire ses marchandises pendant le voyage est tenu de payer le fret en entier et tous les frais de déplacement occasionnés par le déchargement : si les marchandises sont retirées pour cause des faits ou des fautes du capitaine, celui-ci est responsable de tous les frais. » (C. de comm., art. 293.)

(2) Ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 9.

« Si le navire est arrêté au départ, pendant la route, ou au lieu de sa décharge, par le fait de l'affréteur, les frais du retardement sont dus par l'affréteur. Si, ayant été frété pour l'aller et le retour, le navire fait son retour sans chargement ou avec un chargement incomplet, le fret entier est dû au capitaine, ainsi que l'intérêt du retardement. » (C. de comm., art. 294.)

(3) Trib. de comm. de Marseille, 23 septembre 1836; *Journal de Marseille*, 16-1-99; voy. aussi id., 3 octobre 1825; *Journal de Marseille*, 6-1-294.

Nous verrons ultérieurement quels objets chargés sont affectés à la garantie du fret.

S'il y a excédant dans le chargement convenu, le fret de l'excédant est payé suivant la charte partie. (C. de comm., art. 288.) (1).

Lorsque l'affréteur rompt le voyage avant d'effectuer aucun chargement, il paie au capitaine, à titre d'indemnité, la moitié du fret convenu (Art. 288 C. de comm.) (2); il en est de même dans le cas de chargement à cueillette, soit au quintal, au tonneau ou à forfait (C. comm., 291.) (3).

Le chargeur ne peut profiter des dispositions des articles précités si le navire est arrimé, expédié en douane et attendant la marée; il est, en effet, censé parti (4).

Les frais de charge, décharge, rechargement et retardement, au départ, pendant la route, ou au lieu de destination, et dans les cas prévus par les articles 291 et 294 du Code de commerce, sont à la charge de l'affréteur.

Si le départ du navire chargé en cueillette est retardé par la faute du capitaine, l'affréteur a le droit de retirer sa marchandise en franchise de tout fret (5). Le capitaine, en effet,

---

(1) Ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 3; C. comm., art. 252 et s.

(2) La créance du demi-fret ne peut donner privilége dans le cas ci-dessus. Il en est autrement si les marchandises sont retirées pendant le voyage. (Valin, sur l'article 25; Dageville, 2-408; Delvincourt, 2-302; Boulay-Paty, 2-387; Dalloz, v° *Droit marit.*, n° 1003.)

(3) Ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 6.

(4) Paris, 27 novembre 1847; S. V., 48-1-225.

(5) Trib. de comm. de Marseille, 22 février 1830; *Journal de Marseille*, 11-1-97; *sic*, Boulay-Paty, t. III, p. 385.

qui jouit d'un certain délai pour le chargement à cueillette ne peut cependant prolonger ce délai par son fait, et il était juste que, dans ce cas, le chargeur ne fût soumis à aucune obligation pour le fret.

Lorsque le capitaine a fait, d'ailleurs, une déclaration relativement au tonnage du navire chargé à la cueillette, les affréteurs qui ont chargé, ou qui ont signé les chartes parties les premiers, doivent rester en possession, bien que le capitaine ait pris l'engagement de charger plus de marchandises que le navire n'en pouvait contenir (1). Le capitaine, dans ce cas, est tenu de dommages-intérêts envers l'affréteur qui ne peut charger (2). (*Vide infrà*, p. 370.)

L'action en supplément de fret formée par le capitaine à raison d'une prolongation du voyage imputée à l'affréteur, peut être régulièrement dirigée contre le consignataire de la marchandise.

Lorsque le capitaine trouve dans son navire des marchandises non déclarées, il peut les faire mettre à terre au lieu du chargement, ou bien encore il a le droit de prendre le fret, payable au plus haut prix, sur des marchandises de même nature (3).

« Mais, dit M. Caumont (vº *Affrétement*, nº 52), il résulte de cette disposition qu'après avoir appareillé il n'y a plus d'option possible, puisque c'est seulement au port du char-

---

(1) Boulay-Paty, t. III, p. 533 ; Delvincourt, t. II, p. 283.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 29 octobre 1827 ; *Journal de Marseille*, 8-1-341.

(3) C. de comm., art. 292 ; ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 7.

gement que la mise à terre peut s'opérer, elle ne pourrait point se faire dans un port de relâche, et même lorsque le déchargement a lieu avant le départ du lieu du chargement, il ne s'opère qu'après sommation infructueuse faite aux propriétaires des marchandises et sur une ordonnance autorisant la consignation, autrement la responsabilité du capitaine pourrait se trouver engagée. »

La Cour de Bordeaux a jugé que lorsque le capitaine est obligé de vendre des marchandises avariées ou qui périssent par vice propre, afin qu'elles ne se détériorent pas davantage, le chargeur des marchandises n'en doit pas moins payer le fret entier pour tout le voyage (1).

Cependant la cour de Rennes a décidé que, dans ce cas, le chargeur ne devait payer le fret que proportionnellement à la distance parcourue (2). L'opinion de la Cour de Bordeaux nous paraît préférable, car l'avarie doit rester dans tous ses effets pour le compte du chargeur.

Telle est aussi sur ce point la doctrine de M. Caumont, v° *Chargement*, n° 3 :

« Jugé, contrairement à notre opinion, que le capitaine qui, par suite d'avaries, a été obligé de vendre, durant la traversée, les marchandises chargées à son bord, n'a droit qu'à un fret proportionnel à la distance parcourue (3).

---

(1) Bordeaux, 30 novembre 1848 ; S. V., 49-2-352 ; Aix, 12 février 1846 ; *J. M.*, 25-1-265 ; voy. Pothier, *Charte partie*, n°s 70 et 71.

(2) Rennes, 20 juillet 1841 ; S. V., 42-2-157.

(3) Voy. C. comm., art. 276, 298, 296, 302, 303, 309 ; Rennes, 30 juillet 1841 ; D., p. 42-2-84.

Pour justifier cette décision, on dit : l'article 293 du Code de commerce ne prévoit que le cas où le chargeur se fait volontairement remettre ses marchandises pendant le cours du voyage. Il est bien vrai que le chargeur en doit alors le fret en entier, parce qu'il ne peut rompre, par sa seule volonté, ses propres engagements, ni priver le capitaine du juste salaire qu'il doit attendre pour le transport dont il s'est chargé. Mais il en est autrement du cas où un événement de force majeure met dans la nécessité de débarquer les marchandises chargées, et s'oppose à ce qu'elles soient conduites au lieu pour lequel elles sont destinées. Or, le chargeur qui éprouve une perte sur sa marchandise ne peut répondre envers le capitaine de la perte que celui-ci éprouve de son côté sur son fret. Autrement, ce serait condamner le chargeur à des dommages-intérêts envers celui-ci pour un événement de force majeure dont aucun d'eux ne doit répondre. On invoque plusieurs dispositions du Code de commerce. Ainsi, dans le cas de naufrage ou de prise, le capitaine, d'après l'article 303 du Code de commerce, ne peut, lorsque les marchandises sont sauvées ou rachetées, réclamer de fret que jusqu'au lieu du naufrage ou de la prise, à moins qu'il ne les conduise au lieu de destination. Mais à cela on peut répondre victorieusement que le capitaine, en effectuant le voyage, en conduisant la marchandise au port de destination, moins la partie avariée par fortune de mer, et vendue dans le port de refuge par les soins du capitaine, a pleinement rempli son obligation, puisque, d'une part, en vendant la partie avariée, il a agi dans l'intérêt exclusif de l'affréteur et comme son manda-

taire ; et que, d'autre part, le capitaine et le navire, loin de faire défaut à la marchandise, ont accompli le voyage convenu. Si une partie de la cargaison avariée par fortune de mer a dû être vendue en cours de voyage, c'est là un cas fortuit dont le capitaine ou le fréteur ne saurait être responsable, et qui doit retomber uniquement sur le propriétaire de la chose. Il serait d'autant moins juste de le faire peser sur le fréteur, en lui retranchant une partie du fret, que les obligations et les dépenses par lui assumées demeurent les mêmes, et que, d'un autre côté, le chargeur peut faire assurer sa marchandise, tandis que le fréteur ne peut faire assurer son fret. D'ailleurs, l'article 293 ne fait aucune distinction. Donc, soit que le chargeur retire ses marchandises spontanément, soit qu'il opère le retirement parce qu'elles ont été avariées par fortune de mer, le fret est acquis en entier au capitaine, sans qu'il y ait lieu d'opérer une diminution proportionnelle, eu égard à la distance parcourue jusqu'au lieu où la vente a été effectuée. »

C'est en effet la doctrine enseignée par l'arrêt de Bordeaux (1) précité, et il en doit être de même lorsque l'avarie des marchandises a été reconnue à la suite d'un chargement opéré dans l'unique intérêt du navire.

Sur ce dernier point, M. Caumont, *loco citato*, ajoute : « Effectivement, tout ce qu'on peut induire de cette cir-

---

(1) Bordeaux, 30 novembre 1848 ; S. V. 49-2-352 ; voy. aussi trib. de comm. d'Anvers, 15 juin 1853 ; trib. de comm. du Havre, 19 juin 1853.

constance, c'est que le chargeur ou affréteur n'est pas tenu de contribuer aux frais de déchargement. La marchandise vendue n'en a pas moins été retirée, dans le sens général et absolu de l'article 293 du Code de commerce, puisque, si le capitaine, veillant en mandataire sérieux aux intérêts du chargeur, n'eût pas fait vendre les objets dans l'intérêt et pour le compte de l'affréteur, ils eussent été remis à bord et conduits à leur destination. D'ailleurs, aux termes de l'article 296, lorsque le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage, l'affréteur est tenu d'attendre; et si, à la suite du déchargement forcé, il retire ou vend sa marchandise, il doit le fret entier. Si, d'après l'article 302 du Code de commerce, il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par le naufrage ou l'échouement, ou pillées par les ennemis, c'est là une disposition spéciale, qu'on ne peut étendre d'un cas à l'autre, et qui tient d'ailleurs à des considérations étrangères à la question actuelle. »

Si le chargement est clandestin et qu'il y ait surcharge, le capitaine dépose les marchandises dans un port de relâche chez une personne solvable, et même, s'il y a lieu de les jeter à la mer, il pourra le faire. Toutefois, dans les deux cas, il devra prendre l'avis de l'équipage et le consigner dans des procès-verbaux sur son livre de bord, à la charge encore de remplir les formalités des articles 224, 242 et 246 du Code de commerce (1).

364. Nous avons déjà dit que l'inexécution du contrat

(1) Locré, sur l'article 292; Pardessus, t. III, n° 709.

comprenant le fret ou le nolis donne lieu à des dommages-intérêts. Ainsi, le capitaine répond envers l'affréteur de ses faits (art. 222 et suiv., C. de comm.) qui sont la violation du contrat.

365. Lorsque pendant le voyage le capitaine fait radouber le navire, l'affréteur est tenu d'attendre ou de payer le fret en entier (art. 296 C. de comm.); le capitaine perd son fret et est passible de dommages-intérêts si le navire était innavigable au départ, peu importe (art. 297 C. de comm.) (1) que le navire ait pu ensuite continuer sa route (2).

Si le navire était en bon état au départ, mais que le délai pour le radoub fût trop long, les chargeurs ne seraient passibles du fret que jusqu'au point de la côte où le navire a été déchargé (3).

Le capitaine répond au surplus du vice, même ignoré, du navire. (Art. 1721 C. Nap.)

On sait aussi que le certificat de visite n'est pas une exception péremptoire contre le vice du navire, tandis que le défaut de visite établit une présomption contre l'état de navigabilité (4).

L'affréteur ne pourrait exercer aucun recours contre le

---

(1) Voy. Cass., 9 avril 1833; S. V., 33-1-648.

(2) Ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 11, 12 et 22; voy. C. de comm., art. 225, 237, 389, 391.

(3) Rennes, 19 août 1831.

(4) Dageville, 2-46; Boulay-Paty, 2-416; Dalloz, v° *Droit maritime*, n° 988.

capitaine s'il connaissait l'état d'innavigabilité du navire au départ (1).

Aucun fret n'est dû si le navire ayant été affrété pour le transport de passagers, ceux-ci ont été obligés de revenir au lieu du départ et n'ont pas, en conséquence, profité d'un transport, même partiel (2).

Lorsque le navire, hors les cas ci-dessus, ne peut être radoubé, le capitaine doit en louer un autre (art. 296 C. de comm.) ; s'il y a impossibilité, le fret n'est dû qu'à proportion de ce que le voyage est avancé (même article) (3).

La loi, comme on le voit, pose un principe d'équité qui ne peut être contesté.

366. Quelques auteurs pensent même (voy. Emérigon, t. I, p. 423, Boulay-Paty, sur Emér., p. 427, et *Droit mar.*, p. 402) que l'obligation pour le capitaine de louer un autre navire, quand celui qui navigue ne peut être radoubé, est absolue, sauf le cas d'impossibilité.

Mais suivant Pothier (n° 68), Valin (p. 361) et Becane, sur Valin, cette obligation ne serait que facultative. Le capitaine peut, en effet, suivant plusieurs auteurs, renoncer au fret entier qu'il gagnerait en se procurant un autre navire. (*Vide suprà*, p. 323.)

Le fret est encore dû encore bien que les marchan-

(1) Boulay-Paty, t. III, p. 416.

(2) Paris, 10 février 1830; S., 30-2-324; voy. aussi trib. de comm. de Marseille, 4 juin 1831 ; *Journal de Marseille*, 12-1-165.

(3) Ordonn., 1681. l. III, tit. III, art. 11 et 22 ; voy. C. de comm., art. 391.

dises aient été mises en gage (1), argument de l'article 298 du Code de commerce qui ne prive pas le capitaine du fret lorsque la marchandise a été vendue pour subvenir aux besoins de la navigation.

Si le capitaine profite de l'article 216 du Code de commerce, § 2, la perte résultant de la vente de la marchandise est répartie au centime le franc sur la valeur de ces marchandises et de toutes celles qui sont arrivées à destination, et qui ont été sauvées du naufrage postérieurement aux événements de mer qui ont nécessité la vente ou la mise en gage. (Art. 298 C. de comm.) (2).

367. Il n'est dû que le fret de l'aller si le vaisseau, quoique affrété pour l'aller et le retour, est revenu avec son chargement, par suite de l'interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire était en route (3).

Mais les dispositions de cet article ne seraient plus applicables si, de concert avec le correspondant chargé de recevoir les marchandises, le capitaine avait conduit le navire dans un port voisin où le chargement ayant été vendu, il est revenu avec une nouvelle cargaison (4).

Si le fret a été convenu gratuit pour l'aller, il n'en est dû aucun, bien que le chargement d'aller ait été délivré

---

(1) Boulay-Paty, t. III, p. 422.

(2) Loi du 14 juin 1841; ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 14; voy. C. de comm., art. 216, 246.

(3) C. de comm., art. 299; ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 15.

(4) Cass., 10 décembre 1818; S., 19-1-331; Pardessus, t. III, n° 713; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. I, p. 236, et *Droit maritime*, t. III, p. 427.

sain et sauf. C'est là une dérogation à l'article 302 du Code de commerce (1).

368. Le fret n'est pas dû pendant la détention du navire arrêté par ordre de puissance, et lorsqu'il est affrété au mois. Si le navire est affrété au voyage, il n'est dû aucune augmentation de fret. (Art. 300 C. de comm.) (2).

Le capitaine est payé du fret jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage. Si les marchandises sont sauvées du naufrage ou rachetées, le capitaine est payé du fret entier, s'il les conduit à destination. (Art. 303 C. de comm.) (3).

369. Le capitaine est payé du fret pour les marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à la charge de contribution. (Art. 301 C. de comm.) (4).

Lorsque l'affrétement du navire a été convenu moyennant une somme fixe pour l'aller et le retour, et que l'avarie a eu lieu dans le voyage de retour, la contribution du fret doit porter seulement sur le montant présumé afférant au voyage de retour (5).

---

(1) Trib. de comm. du Havre, 3 novembre 1855.

(2) Ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 16; voy. C. de comm., article 275.

(3) Ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 19, 21, 22.

(4) Ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 13; voy. C. de comm., article 410.

(5) Trib. de comm. de Marseille, 28 avril 1834; *Journal de Marseille*, 15-1-1.

Lorsque le montant du fret n'a pas été stipulé, il faut, pour fixer sa contribution à l'avarie commune, l'établir fictivement en prenant pour base le prix ordinaire de la navigation effectuée. (Trib. de

Mais, lorsque les marchandises ont péri par naufrage, échouement, ou par suite de pillage ou de prise, il n'est dû aucun fret. S'il a été payé d'avance il est restitué, à moins de convention contraire. (Art. 302 C. de comm.) (1).

La contribution pour le rachat a lieu sur le prix courant des marchandises au lieu de la décharge, déduction faite des frais, et sur la moitié du navire et du fret. Les loyers des matelots n'entrent point en contribution. (Art. 304 C. de comm.) (2). Voy. art. 258.

Lorsqu'il a été convenu que le capitaine bénéficiera aux chargeurs une somme de tant par chaque jour en moins de staries, sans stipulation de paiement de ladite somme par jour, il a été présumé que cette bonification pour prompt chargement serait prélevée sur le fret; dès lors si le navire se perd avec le chargement, la bonification stipulée s'évanouit (3). Le fret n'étant pas dû, il n'y a pas dès lors à réclamer au capitaine la somme représentant la bonification.

Si le navire a été nolisé pour une monnaie désignée qui ne se trouve pas au lieu de la destination, la conversion de cette monnaie doit être déterminée d'après le cours qu'elle a au lieu du reste, si celui-ci est le lieu convenu pour le paiement du fret. Ainsi le capitaine qui reçoit le fret d'après

---

comm. de Marseille, 24 décembre 1832; *Journal de Marseille*, 31-1-337.)

(1) Ordonn., 1681, l. III, tit, III, art. 18.

(2) Ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 20, et tit. IV, art. 20.]

(3) Trib. de comm. de Marseille, 5 janvier 1830.

une conversion plus avantageuse pour lui que celle du cours au lieu du reste, doit restituer l'excédant à l'affréteur au lieu du départ (1).

370. Le capitaine a le droit, lorsque le consignataire refuse les marchandises, de les faire vendre par autorité de justice pour se payer de son fret; mais il ne peut les retenir dans son navire (art. 306 C. de comm.); après la vente il doit faire ordonner le dépôt du surplus. S'il y a insuffisance des marchandises pour payer le fret, le capitaine a un recours contre le chargeur. (Art. 305 C. de comm.) (2).

En cas de refus par le consignataire de recevoir les marchandises, le capitaine qui, pour le paiement de son fret, fait vendre les marchandises non par autorité de justice, mais à l'amiable, conserve le droit de réclamer du chargeur la différence entre le prix de cette vente et le fret dû, lorsque d'ailleurs il est déclaré par le juge du fait que la vente amiable n'a été préférée à la vente judiciaire que parce qu'elle devait être plus avantageuse, et qu'ainsi le capitaine a agi au mieux des intérêts du chargeur (3.)

Le capitaine doit être payé de son fret avant même que le commissionnaire puisse exiger ses avances (4).

Le privilége pour le fret prime celui du vendeur non

---

(1) Trib. de comm de Marseille, 8 avril 1829; *Journal de Marseille*, 10e année, p. 186.

(2) Ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 17 et 23; voy. C. de comm., art. 285; C. Nap., art. 2102, § 6.

(3) Cass., 8 mars 1854.

(4) Pardessus, t. III, n° 961; Massé, t. VI, n° 604.

payé, du Trésor national, et même le droit du propriétaire des marchandises si les marchandises ont été volées.

Si les marchandises ont été débarquées et qu'elles n'aient point passé en mains tierces, le capitaine conserve son privilége sur elles pendant quinzaine après leur délivrance. (Art. 307 C. de comm.) (1).

Le privilége du capitaine subsiste, encore bien que les marchandises aient été vendues à un tiers; mais il cesse à la livraison de ces mêmes marchandises (2), après les délais fixés ci-dessus.

La tradition en main tierce de la marchandise seule, en effet, purge le privilége sur le fret (3).

Il a été jugé par un arrêt de la Cour de cassation, en date du 9 juin 1845, mais d'une manière implicite, que le connaissement dont on serait porteur ne suffirait pas, s'il n'y avait pas tradition réelle, pour priver le capitaine de son droit; en effet, la Cour, dans l'arrêt précité et malgré le connaissement, mentionne, en prononçant contre le capitaine, que celui-ci avait souffert, sans protestation, que le commissionnaire porteur du connaissement transbordât la marchandise sur un autre navire.

---

(1) Ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 17; voy. C. Nap., art. 2102 et suiv.

(2) Voy. Bruxelles, 12 mars 1829; *Journal de Bruxelles*, 1829, 1-168; Boulay-Paty, t. III, p. 478.

(3) *Sic*, Valin, *Commentaire sur l'ordonnance de la marine*, liv. III, tit. III, art. 24; Pothier, de la *Charte partie*, n° 89; Pardessus, t. III, n° 961; Delvincourt, 2-288; Dageville, 2-453.

Le capitaine perd tout recours contre le chargeur lors qu'il a délivré les marchandises au consignataire sans se faire payer de son fret (1). Il a suivi, en effet, la *foi* de ce dernier, et le chargeur peut lui opposer toutes les compensations qu'il pourrait opposer au consignataire.

Mais le tribunal de commerce de Marseille a jugé, le 16 avril 1841 (*Journ. de Mars.*, 1841, 1,305), que le capitaine peut toujours exercer son privilége contre le consignataire, encore bien qu'il ait accepté la désignation d'un tiers pour lui payer ce même fret. En acceptant, en effet, cette désignation, le capitaine n'est pas présumé avoir renoncé à exercer tout recours utile.

Le privilége du capitaine pour le fret ne s'étend pas au prix dû par le passager; en conséquence, le capitaine ne peut retenir par privilége la marchandise chargée par celui-ci (2) pour se payer du fret qui lui est dû.

Le capitaine n'a pas privilége pour le fret dû par le chargeur en cueillette, lorsque celui-ci retire ses marchandises avant le départ (3); il ne s'agit plus alors que d'une créance ordinaire.

Dans le cas où les marchandises sont retirées pendant le voyage, le capitaine n'a privilége que pour la partie du fret correspondant à la partie du voyage qui aurait eu lieu (4).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 8 juillet 1842; *J. M.*, 20-1-282.

(2) Trib. de comm. de Bordeaux, 29 décembre 1824.

(3) Voy. Boulay-Paty, t. III, p. 386; Dageville, t. II, p. 392; Delvincourt, t. II, p. 302; Devilleneuve et Massé, v° *Fret*, n° 136.

(4) Boulay-Paty, t. III, p. 386; Devilleneuve et Massé, n° 137.

Si le fret comprend toutes les marchandises indivisément *in globo*, le privilége subsiste toujours sur toutes les marchandises indivisément, encore bien que certaines marchandises soient sorties des mains du consignataire (1).

La faillite même des chargeurs ou réclamateurs ne porte pas obstacle au privilége du capitaine pendant quinzaine, soit pour les frais, soit pour les avaries à lui dues. (Art. 308 C. de comm.; voy. art. 397.)

371. Ainsi, le fret n'est pas susceptible de diminution, suivant les termes de l'article 309 du Code de commerce; mais cet article, qui règle d'une manière générale les droits du capitaine, est soumis aux exceptions qui résultent des dispositions que nous avons déjà fait connaître.

Le chargeur ne peut même abandonner les marchandises pour se libérer du fret; toutefois, suivant l'article 310 du Code de commerce, si des futailles contenant du liquide ont tellement coulé, qu'elles soient vides ou presque vides, on peut les abandonner pour le fret (2).

Si quelques futailles ont coulé, mais non par suite de leur mauvais état, le chargeur peut les abandonner pour se libérer d'une partie du fret correspondant à la valeur de cet abandon; il retient celles qui n'ont pas coulé en payant le surplus du fret suivant la convention (3).

Mais M. Dageville (t. II, p. 467) pense que le chargeur ne peut, en faisant l'abandon, retenir les futailles qui n'ont pas

---

(1) Boulay-Paty, t. III, p. 480; Pardessus, t. III, n° 962.

(2) Ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 25, 26.

(3) Boulay-Paty, t. III, p. 495; Devilleneuve. et Massé, n° 142.

coulé. L'abandon, dans ce cas, nous semble cependant divisible.

Si les futailles ont coulé par suite de leur mauvais état, elles ne peuvent être abandonnées pour le fret (1). Nous pensons, en effet, que malgré l'espèce d'indivisibilité de la rédaction de l'article 310, le législateur n'a pu vouloir laisser pour compte du capitaine les marchandises péries par vice propre.

Le capitaine n'a pas droit au fret si les futailles ont coulé par son fait; dans ce cas même, il pourrait être réclamé contre lui des dommages-intérêts.

Le chargeur n'a pas le droit d'abandonner, hors les cas ci-dessus, même des marchandises non détériorées et non diminuées de prix (2).

372. On sait que l'assurance sur fret est nulle; on sait aussi que le fret des marchandises appartient à l'assureur en cas de délaissement (3).

Aux termes des articles 433 et suivants du Code de commerce, le fret est prescrit un an après le voyage fini, et l'affréteur n'est soumis à aucune action pour avaries si le capitaine a livré les marchandises et reçu son fret sans avoir protesté.

---

(1) Pothier, n° 60; Boulay Paty, 2-498; Favard, v° *Charte partie*, n° 12; *contrà*, Valin, p. 383; Delvincourt, t. II, p. 293.

(2) Voy. Boulay-Paty, t. II, p. 490; Devilleneuve et Massé, v° *Fret*, n° 139; *contrà*, Favard, v° *Charte partie*, n. 12, et Locré, t. II, p 218,

(3) Voyez tome II de notre ouvrage sur les Droits et Obligations des Commissionnaires, *de l'Objet de l'Assurance et du Délaissement*.

CHAPITRE XXXVII.

DE L'ENGAGEMENT ET DES LOYERS DES MATELOTS, ET DES GENS DE L'ÉQUIPAGE.

Sommaire.

373. Constatation de l'engagement du capitaine et des matelots;
374. Les gens de l'équipage et les matelots peuvent-ils charger pour leur compte?
375. Indemnité due pour rupture de voyage; journées de travail; interdiction de commerce;
376. Indemnité due pour voyage prolongé;
377. Matelots engagés au fret;
378. Cas de perte du navire; les loyers sont-ils dus?
379. Droit des matelots quand le navire périt au retour;
380. Privilége des matelots;
381. Maladie du matelot; blessures; mort; esclavage;
382. Congé donné au matelot;
383. Affectation pour le privilége du matelot sur le navire et le fret;
384. Les dispositions de la loi concernant les matelots sont applicables aux officiers et aux gens de l'équipage.

373. Les conventions des parties ou le rôle d'équipage constatent les conditions d'engagement du capitaine et des hommes de l'équipage. (Art. 250 Code de comm.) (1.)

On peut prouver par témoins les engagements des matelots (2).

Si un matelot s'engage pour le voyage d'aller, il est présumé s'engager pour le voyage de retour (3).

Lorsque le navire, au lieu de retourner, frête pour ail-

---

(1) Ordonn., 1681, l. III, t. IV, art. 1.

(2) Devilleneuve et Massé, v° *Gens de l'équipage*, n° 11; Boulay-Paty, t. II, p. 167.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 15 juin 1818.

leurs, le matelot a le droit de quitter le navire et de demander son salaire entier et les frais de retour (1).

374. Les gens de l'équipage ou les matelots n'ont pas l'autorisation de charger pour leur compte sur le navire sans l'assentiment du propriétaire et sans payer le fret, s'ils n'y sont autorisés par l'engagement. (Article 251 Code de comm.) (2).

Le matelot qui a un *permis de port* ne peut céder ce droit à un tiers (3).

375. L'article 252 du Code de commerce fixe les indemnités dues si le voyage est rompu par le fait du propriétaire, du capitaine ou de l'affréteur.

Les matelots au voyage ou au mois sont payés des journées par eux employées à l'équipement du navire. Les avances reçues sont retenues à titre d'indemnité.

S'il n'y a pas eu d'avances faites, ils sont payés d'un mois de leurs gages. Lorsque la rupture a lieu après le voyage commencé, les matelots sont payés en entier, aux termes de la convention, s'ils sont loués au voyage.

Les matelots loués au mois reçoivent les loyers stipulés pour le temps qu'ils ont servi, et en outre moitié de leurs gages pour la durée présumée du voyage. Les matelots loués au voyage ou au mois reçoivent encore leur conduite de retour jusqu'au lieu du départ du navire, à moins que les propriétaires, affréteurs ou officiers de l'administration

---

(1) Boulay-Paty, t. II, p. 175.
(2) Ordonn., 1681, l. III, tit. IV, art. 2.
(3) Boulay-Paty, t. II, p. 188.

ne leur procurent leur embarquement pour le lieu du départ. (Art. 252 Code de comm.)

Il n'est dû aussi que la journée employée à équiper le bâtiment, si avant le voyage commencé il y a interdiction de commerce ou arrêt par ordre du gouvernement. (Article 253.) (1).

Au surplus, les matelots sont payés à proportion du temps qu'ils ont servi, lorsque le voyage étant commencé, il y a interdiction de commerce. Dans le cas d'arrêt pendant le voyage, le loyer des matelots engagés au mois court pour moitié. Si le matelot est engagé au voyage, le loyer est payé aux termes de l'engagement (2).

376. Il y a lieu à l'augmentation proportionnelle du loyer lorsque le voyage est prolongé. Il n'est fait aucune diminution du loyer si le navire est déchargé volontairement dans un lieu plus rapproché que celui de l'affrètement. (Art. 255, 256 du C. de commerce.) Mais, dans le premier cas, il faut que le matelot soit engagé au voyage (3).

Les gens de l'équipage qui voyagent *à la part* n'ont droit contre le capitaine à aucune indemnité pour le long séjour qu'ils ont été obligés de faire.

Dans tout autre cas, il n'y a lieu à augmentation de salaire que si la prolongation de voyage est volontaire et non le résultat d'une force majeure (4).

---

(1) Voy. aussi ordonn. de 1681, l. III, tit. IV, art. 3, 4 et 5.

(2) Ordonn., 1681, l. III, tit. IV, art. 4 et .

(3) Ordonn., 1681, l. III, tit. IV, art. 6.

(4) Trib. de comm. de Mars., 22 mai 1829; Delv., t. II, p. 212.

Le voyage étant raccourci par un fait de force majeure ou volontairement, il y a lieu à diminution proportionnelle du salaire des matelots loués au mois (1).

377. Si les matelots engagés au profit ou au fret n'ont droit à aucune indemnité ni journées pour retardement ou prolongation par force majeure; il n'en est pas de même lorsque la rupture provient des chargeurs; ils ont droit alors aux indemnités adjugées au navire. Ces indemnités sont partagées dans la même proportion que le fret. Le capitaine ou les propriétaires, causes de la rupture, sont tenus des indemnités dues aux gens de l'équipage. (Art. 257 C. comm.) (2).

Lorsque dans le cas prévu par l'article 257 du Code de commerce, l'empêchement arrive par le fait du capitaine, l'armateur est responsable, à moins que le capitaine n'ait été choisi par l'équipage (3).

378. S'il y a prise, bris et naufrage avec perte entière du navire et des marchandises, les matelots n'ont droit à aucun loyer, mais ils ne restituent pas les avances (4).

379. On a agité la question de savoir quels sont les salaires dus au matelot quand le navire périt seulement au retour, et une grande controverse s'est élevée à cet égard.

---

(1) Valin, p. 399; Locré, t. II, p. 111; Delvincourt, t. II, p. 212, n° 4; Boulay-Paty, t. II, p. 215, 216; Devilleneuve et Massé, v° *Gens de l'équipage*, n°s 58, 59.

(2) Ordonn., 1681, l. III, tit. IV, art. 7.

(3) Boulay-Paty, t. II, p. 219; Boucher, sur les articles 257, 258, C. de comm.

(4) Ordonn., 1681, l. III, tit. IV, art. 8.

Les uns enseignent que les matelots ne peuvent prétendre à aucun loyer sur le fret gagné par le navire dans le voyage d'aller. (1).

Emérigon, au contraire (t. II, p. 266), prétend que les matelots peuvent prendre leur salaire d'aller et de retour sur le fret d'aller.

Enfin il en est qui pensent que les matelots peuvent prendre sur le fret acquis du voyage de l'aller les loyers qui leur sont dus pour ce voyage, mais non pour ceux dus par le voyage de retour (2).

Suivant M. Delvincourt (t. II, p. 242 et 243), le fret de l'aller répondrait de la moitié des loyers, soit de l'aller, soit de retour.

Le 8 janvier 1823, le tribunal de commerce du Havre nous paraît avoir adopté la saine doctrine, en jugeant que lorsque des marins se sont engagés à suivre un navire depuis le départ du port d'armement jusqu'à son retour, et qu'après avoir effectué différents voyages dans le cours de la même expédition, le navire s'est perdu en effectuant son retour, les loyers des matelots leur sont acquis pour le voyage d'aller et les voyages intermédiaires que l'on doit

(1) Bordeaux, 24 juillet 1834; S. V., 34-2-479; Valin, p. 402; Becane, sur Valin, p. 400.

(2) Voy. Rouen, 29 déc. 1831; S. V., 32-2-160; Rennes, 1er avril 1841; S. V., 41-1-53; trib. de comm. de Marseille, 5 janvier 1830; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 266, et *Droit comm.*, t. II, page 222; Devilleneuve et Massé, v° *Gens de l'équipage*, n° 66; Dageville, t. II, p. 312; Pardessus, t. III, n° 681; Locré, t. II, p. 113.

considérer à cet égard comme autant de voyages séparés, et leurs loyers leur doivent être payés sur le fret gagné par ces voyages (1).

Si le navire est en partie sauvé, les matelots sont payés sur ses débris ; s'il y a insuffisance et si les marchandises seules sont sauvées, ils sont payés subsidiairement sur le fret (Art. 259 Code de comm.) (2).

---

(1) Guerrand, 1857, p. 20.

Lorsque les engagements entre l'armateur d'un navire et le capitaine n'ont pas été interrompus, le voyage d'aller et celui de retour sont censés ne faire qu'un seul et même voyage, bien que le navire ait été assuré pour chacun de ces voyages par deux polices distinctes ; en conséquence, le capitaine peut, en cas de délaissement, exercer son privilége sur le navire, pour les loyers qui lui sont dus tant pour le voyage d'aller que pour le voyage de retour. Cass. civ., 3 juin 1828 ; D. P., 28-1-267 ; *vide infrà*.)

(2) Ordonn., 1681, l. III, tit. IV, art. 9 ; C. de comm., art. 257, 258, 259.

Le cas d'innavigabilité déclarée du navire doit être, relativement aux gages de l'équipage, assimilé au bris ou naufrage ; l'innavigabilité a pour effet de restreindre l'action de l'équipage, pour ses loyers, au produit de la vente du navire. (C. de comm., art. 258)

Les matelots n'ont, en pareil cas, aucune action personnelle contre le capitaine (*contrà*, Bordeaux, 29 juillet 1857); ils doivent faire régler leurs loyers par l'autorité qui a encaissé le produit de la vente.

Ils n'ont rien à prétendre sur le fret gagné dans le voyage d'aller, si l'innavigabilité a été déclarée pendant le voyage de retour.

En cas d'innavigabilité du navire, comme après le naufrage, le capitaine n'est pas tenu de pourvoir au rapatriement des matelots. (C. de comm., art. 252.) (Bordeaux, 28 août 1851 ; Lehir, 1852. p. 142.

La Cour de Bordeaux a jugé, le 27 juin 1831, que les matelots engagés pour plusieurs voyages peuvent se faire payer de leur loyer sur le fret acquis par l'armateur dans un voyage autre que celui où ils ont concouru, et antérieurement à celui pendant lequel le navire a péri.

380. Le privilége des matelots, dans le cas précité, s'exerce sur le fret acquis et encaissé antérieurement (1).

Le privilége du matelot sur les objets sauvés n'aurait lieu, suivant certains auteurs, que si ceux-ci ont travaillé au sauvetage (2).

Mais Valin (p. 404) et Pothier (*du Louage des matelots*, n° 187) sont d'une opinion contraire, opinion qu'on ne peut justifier que par le silence de la loi à cet égard; les matelots, en dehors de leur fret, sont au surplus payés des journées employées au sauvetage (3), ce qui semble indiquer qu'ils y sont obligés.

Les matelots engagés au fret sont payés de leurs loyers sur le fret, à proportion de celui reçu par le capitaine. (Art. 260 Code de comm.)

Le matelot qui est engagé à la part ne peut exiger le paiement de son travail, outre sa part dans les bénéfices (4).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 9 avril 1831.

(2) Boulay-Paty, t. II, p. 228; Boucher, sur l'art. 259; Delvincourt, t. II, p. 243, n° 4.

(3) Ordonn., 1681, l. III, tit. IV, art. 11; Code de comm., article 261.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 31 octobre 1845.

381. Le matelot qui tombe malade pendant le voyage ou qui est blessé au service du navire, est payé de ses loyers et est soigné aux dépens du navire. (Art. 262 C. comm.) (1).

L'article 262 est applicable, malgré tout usage contraire, au cas où le matelot est traité à terre, dans un hospice (2).

Un jugement du tribunal de commerce de Marseille a même décidé que si, dans le cas de rupture volontaire du voyage, le matelot retourne sur un navire qu'a procuré le capitaine, les frais de maladie pendant ce retour sont à la charge de l'armateur (3).

Si le matelot est blessé en combattant contre les pirates et les ennemis, le navire et le chargement contribuent aux frais occasionnés par les blessures. (C. comm., 263.) (4).

Le passager qui est blessé pour la défense du navire a le même droit que le matelot (5).

Les chargeurs ne sont tenus de contribuer aux indemnités dues aux matelots ou aux passagers que si le combat dans lequel ces derniers ont été blessés a procuré la conservation du navire (6).

---

(1) Ordonn., 1681, l. III, tit. IV, art. 11.

(2) Voy. Valin, sur l'art. 11, tit. IV, liv. III; Dageville, sur l'article 262, et Boulay-Paty, t. II, p. 231; Conseil d'Etat, 27 août 1839; décret du 4 mars 1852.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 27 juin 1832.

(4) Ordonn., 1681, l. III, tit. IV, art. 11.

(5) Pothier, *des Avaries*, n° 143; Boulay-Paty, t. II, p. 236; décret 4 mars 1852.

(6) Pothier, *Louage des matelots*, n°s 191, 197; Boulay-Paty, t. II, p. 236 et 245.

Le matelot qui sort du navire sans autorisation, et est blessé, ne peut même demander, s'il est congédié, que le loyer, à proportion du temps du service. (Art. 264 Code de comm.) (1).

Il est interdit de déroger par des conventions particulières à l'article 262 du Code de commerce (2).

L'article 265 du Code de commerce prévoit le cas de mort : les loyers sont dus jusqu'au jour du décès, si le matelot est engagé au mois; la moitié seulement est due si, engagé au voyage, il meurt en allant, ou au port d'arrivée; tout est dû s'il meurt en revenant.

Lorsque le matelot est engagé au profit ou au fret, sa part entière est due, le voyage étant commencé.

Si le navire arrive à bon port, les loyers du matelot tué en défendant le navire sont dus pour tout le voyage. (Art. 265 Code de comm.) (3).

Le matelot est payé de son loyer jusqu'au jour où il est fait esclave dans le navire; mais il ne peut rien répéter contre le capitaine pour le rachat. (Art. 266 du C. comm.) Il a cependant droit à l'entier paiement de ses loyers lorsque, envoyé à terre pour le service du navire, il a été pris. Si le navire arrive à bon port, il peut obtenir une indemnité de rachat. (Art. 267 Code de comm.) Cette indemnité est due par les propriétaires du navire, si c'est pour le service de celui-ci que le matelot a été envoyé à terre; au con-

(1) Ordonn., 1681, l. III, tit. IV, art. 12.

(2) Décret du 4 mars 1852.

(3) Ordonn., 1681, l. III, tit IV, art. 13, 14 et 15.

traire, s'il a agi pour le navire et le chargement, l'indemnité est due par les propriétaires du navire et du chargement (1). L'article 269 du Code de commerce règle cette indemnité, elle est fixée à 600 fr., et le recouvrement et l'emploi en sont faits suivant les formes déterminées par le gouvernement dans un règlement relatif au rachat des captifs. (Voy. ordonn., 1681, l. III, tit. IV, art. 18.)

Lorsque le matelot qui est allé à terre pour le service seul de la cargaison est pris, l'indemnité doit être supportée en entier par la cargaison (2).

382. Si le matelot est congédié sans cause valable, il a droit de réclamer au capitaine une indemnité qui est réglée comme suit : le tiers du loyer, si le congé a eu lieu avant le voyage commencé, la totalité du loyer et des frais de retour si le congé a lieu pendant le cours du voyage ; lorsque le congé a lieu avant la clôture du rôle de l'équipage, il n'est dû aucune indemnité.

Le capitaine ne peut, dans aucun cas, congédier un matelot dans un pays étranger. Le capitaine soumis à une indemnité en raison des congés ne peut répéter cette indemnité contre les propriétaires. (Art. 270 Code de comm.)

383. Le navire et le fret sont affectés spécialement au loyer des matelots. (Art. 271, 191, Code de comm.)

384. Les dispositions concernant les loyers, pansement et rachat des matelots sont applicables aux officiers et aux gens de l'équipage. (Art. 272 Code de comm.)

---

(1) Ordonn., 1681, l. III, tit. IV, art. 17.

(2) Delvincourt, t. I., p. 246 ; Boulay-Paty, t. II, p. 250.

CHAPITRE XXXVIII.

DE LA RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES ET ARMATEURS (1) DE NAVIRES, ET DE LEURS DROITS ET OBLIGATIONS.

Sommaire.

385. Responsabilité civile du propriétaire du navire; étendue de cette responsabilité sous la loi des 14 et 17 juin 1841; formalités de l'article 234; emprunt contracté au lieu de destination; interdiction de l'emprunt; obligation de payer les traites tirées pour l'emprunt à la grosse, distinction; à qui peut être fait l'abandon? Juridiction; subrogation; pilote côtier; faits licites et illicites du capitaine; portée de l'article 216 sous la nouvelle loi;
386. Fins de non-recevoir opposables à l'abandon;
387. De la solidarité entre copropriétaires;
388. L'armateur est-il obligé d'abandonner l'assurance? Abandon fait par l'armateur seul;
389. L'abandon doit comprendre le fret;
390. L'armateur est contraignable par corps ;
391. La faculté d'abandon est-elle accordée à celui qui est capitaine et propriétaire?
392. Droits du propriétaire à l'égard du capitaine; congé; indemnité;
393. Du pouvoir de la majorité des intéressés dans la propriété d'un navire; ce pouvoir est limité suivant les actes qu'il y a lieu de faire;
394, Caractère de l'association des copropriétaires;
395. Prescription à l'égard de l'armateur;
396. Droits que peut donner la reconstruction d'un navire avec les débris de l'ancien;
397. Le titre du mandat régit les droits et obligations des capitaines et armateurs.

385. Le propriétaire du navire est civilement respon-

(1) L'armateur est imposé par la loi sur les patentes : 1° à un droit fixe de 40 c. par tonneau ; 2° à un droit proportionnel du 15° de

sable des faits du capitaine pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition; il peut s'affranchir de toute obligation en abandonnant le navire et le fret. (C. comm., 216.) (1).

Celui qui est désigné dans l'acte de francisation est res-

---

la valeur locative de la maison d'habitation et des locaux servant à l'exercice de sa profession. (Loi du 25 avril 1844.)

Les armateurs pour le grand et le petit cabotage, la pêche de la baleine et de la morue, sont imposés : 1° à un droit fixe de 25 c. par tonneau jusqu'au maximum de 400 fr.; 2° à un droit proportionnel du 15ᵉ de la valeur locative de la maison d'habitation et des locaux servant à l'exercice de leur profession. (*Idem*)

(1) Ordonn., 1681, l. II, tit. VIII, art. 2; C. Nap., art. 1384; voy. *infrà*, p. 405, et Rennes, 31 juillet 1816; *Journal de Rennes*, t. IV, p. 715; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. I, p. 325.

On sait qu'aux termes de l'article 241, le capitaine est tenu de procéder au sauvetage des choses les plus précieuses. Or, si le transbordement du navire a été fait en plusieurs voyages, il est responsable de ne pas avoir sauvé les espèces. (Trib. de comm. de Marseille, 18 août 1829; *Journal de Marseille*, 11ᵉ année, p. 19.

La délibération par les officiers et les principaux de l'équipage que prescrit l'article 241, a une telle portée, que le capitaine est exonéré de toute responsabilité, alors même que des tiers viendraient justifier que le capitaine pouvait sauver le navire. (Trib. de comm. de Marseille, 27 décembre 1826.)

Nous pensons, toutefois, que la délibération doit contenir une juste cause.

La force majeure, au surplus, exonère le capitaine. (Cassation, 11 février 1835; S. V., 37-1-74; Aix, 19 août 1840; Valin, sur *l'ordonnance de* 1681, liv. II, titre I, art. 26, p. 280; Dageville, 2-244; Bordeaux, 6 décembre 1838; *sic* Dalloz, v° *Droit maritime*, n° 337.

ponsable des faits du capitaine envers les tiers de bonne foi, alors même que la propriété serait dissimulée pour servir de gage au propriétaire apparent, en raison des avances par lui faites. Il en est autrement si les tiers, connaissant la simulation, ont traité directement avec le propriétaire réel (1). Ce n'est plus alors celui qui est le propriétaire apparent, mais bien le propriétaire réel qui est leur obligé.

Lorsque les engagements du capitaine résultent du connaissement souscrit par ce dernier, l'armateur qui ne conteste pas l'obligation du capitaine reste responsable, bien que le connaissement ne soit pas signé par le chargeur (2).

La responsabilité que la loi fait peser sur l'armateur pour les faits du capitaine ne doit pas être étendue hors des termes de la loi ou de l'esprit qui en a dicté les termes.

On a donc établi une distinction entre les faits du capitaine qui entraînent la responsabilité et ceux qui la laissent en dehors : ainsi, lorsque le capitaine commandant le navire oublie de faire, dans les vingt-quatre heures, le rapport prescrit par l'article 242 du Code de commerce, il n'est pas alors précisément le mandataire de l'armateur ; il n'engage donc pas celui-ci (3).

---

(1) Cass. 12 janvier 1847 ; S. V., 47-1-590.

L'armateur qui a frété le navire à un tiers n'est pas tenu des engagements de celui-ci, si celui-ci n'était pas son mandataire, si l'armateur n'avait aucun intérêt dans l'expédition et que celui qui a agi comme capitaine était constitué par le fréteur. (Cass., 11 juin 1845 ; S. V., 45-1-[illegible].)

(2) Cass., 8 novembre 1832 ; S. V., 32-1-804.

(3) Cass., 1er septembre 1815 ; S., 13-1-450.

On a jugé encore que lorsque l'équipage introduisait des marchandises frauduleusement, l'armateur ne pouvait être condamné solidairement au paiement de l'amende (1).

En effet, dans ce dernier cas, les faits du capitaine ne se réfèrent pas au navire ou à l'expédition; à un autre point de vue, le chargeur qui signe un connaissement illicite n'a pu compter sur la protection de la loi, sur la garantie réelle du navire. Le chargeur n'a donc, tout au plus, qu'une action personnelle contre le capitaine (2).

Toutefois, pour que l'armateur ne puisse pas être tenu de garantir les actes du capitaine qui introduit des marchandises prohibées, il doit avoir été étranger au fait délictueux (3). S'il en était autrement, il est considéré comme complice du fait du capitaine, et, à ce titre, il est responsable.

Ainsi, lorsque les faits du capitaine déterminent la responsabilité de l'armateur, on doit reconnaître qu'il n'en peut être ainsi que lorsque le capitaine agit dans l'exercice de ses fonctions comme mandant de l'armateur (4).

MM. Boulay-Paty, 2-449, Targa cap., 12, n° 25; Émérigon, t. II, 448, enseignent que si un autre que le capitaine,

(1) Cass., 4 février 1818; S., 16-1-210; Aix, 30 décembre 1819; Pardessus, t. III, n° 663; Boulay-Paty, t. I, p. 290.

(2) Aix, 30 décembre 1839.

(3) Pardessus, t. III, n° 633.

(4) Cass., 11 juin, 1845; S. V., 45-1-408.

Nous examinerons bientôt la responsabilité à un autre point de vue, les faits licites et illicites du capitaine agissant dans l'exercice de ses fonctions. (Voy. p. 405.)

le second, a agi pour le salut du navire, les engagements par lui contractés sont à la charge de l'armateur envers les tiers de bonne foi, sauf son recours contre le capitaine pour les faits du subrôgé (1). (*Vide infrà*, p. 404.)

La déclaration d'abandon n'est soumise à aucune formalité; elle peut résulter d'un acte notarié signifié, de conclusions prises en réponse à l'action dirigée contre l'armateur (2).

Le capitaine qui emprunte sans remplir les formalités de l'article 234, engage-t-il l'armateur? Nous avons traité déjà cette question et nous la croyons assez importante pour la compléter par de nouveaux documents qui ne peuvent que jeter un jour nouveau sur la doctrine. M. Lehir, (*Des Armateurs*) est contraire à l'opinion que nous avons déjà émise.

« La plupart des auteurs, dit M. Lehir (page 50), qui ont écrit sous l'ancienne loi, prétendaient que les formalités prescrites par l'article 234 du Code de commerce, étaient une condition indispensable de la validité d'un emprunt sur corps et quille du vaisseau fait en cours de voyage, et que le prêteur n'avait de recours contre l'armateur qu'autant qu'il justifiait de leur accomplissement (3).

« Ces formalités avaient pour but, selon eux, de garantir les propriétaires du navire de la fraude, de la collusion et des malversations du capitaine.

---

(1) *Contrà* cependant, Casarégis, *Disc.* 71, n° 17, et *Disc.* 115.

(2) La Haye, 4 novembre 1824.

(3) Delaporte, sur l'art. 234; Dageville, t. II, p. 223; Boulay-Paty, t. II, p. 65, et t. III, p. 23.

« Il ne faut pas perdre de vue, dit Boulay-Paty (t. III, p. 27), que le mandat qui existe entre l'armateur et le capitaine a des règles de convenance qui lui sont propres et qui tiennent à la nature des choses; il ne peut engager l'armement que de la manière que la loi lui prescrit; si donc le capitaine représente les propriétaires, ce ne peut être que dans le cercle de son mandat légal. Les tiers qui ont contracté avec le capitaine ont dû, avant tout, s'assurer de l'observation des formalités prescrites par la loi; la loi doit être connue de tous, et personne ne saurait à cet égard exciper de son ignorance. Le prêteur qui ne s'est pas fait représenter l'autorisation accordée par la justice et qui n'a pas exigé que cette autorisation fût préalablement accordée au capitaine n'a suivi que la foi de ce dernier et non de la chose, il n'a prêté qu'à lui seul, et non à l'armement. »

« Mais la Cour de cassation avait rejeté ce système et décidé dès 1821 (arrêt du 28 novembre; Sirey, 22-1-64) que les formalités prescrites par l'article 234 n'ont d'autre objet que de mettre le capitaine à portée de justifier aux propriétaires de la nécessité de l'emprunt et d'éviter tout recours de leur part, et qu'elles ne concernent pas le prêteur qui a contracté de bonne foi avec le capitaine; que l'emprunt fait par celui-ci sans observation des formalités donne donc action au prêteur de bonne foi, surtout s'il est étranger, contre le propriétaire du navire, en remboursement du prêt, et ce, nonobstant le mauvais emploi que le capitaine pourrait en avoir fait.

« Par arrêt du 5 janvier 1841 (Dalloz, 41-1-80), la Cour

de cassation a persisté dans la même jurisprudence. Dans cet arrêt rendu relativement à un emprunt à la grosse, on lit que « les formalités prescrites par l'article 234 du Code de commerce ont uniquement pour objet de mettre le capitaine à portée de justifier de la nécessité des emprunts qu'il a souscrits, et d'éviter ainsi toute demande recursoire de la part des propriétaires, mais ne concernent p s le prêteur qui a traité de bonne foi; que c'est ainsi qu'a toujours été appliqué et entendu l'article 19, titre *du Capitaine,* de l'ordonnance de la marine de 1681, lequel exigeait, comme l'article 234 du Code de commerce, l'observation de formalités par le capitaine qui empruntait à la grosse; que si les rédacteurs du Code de commerce eussent voulu que l'absence des formalités énoncées dans l'article 234 pût être également opposée aux prêteurs de bonne foi et au capitaine, ils n'auraient pas admis une innovation aussi importante sans assujettir *expressément* l'un et l'autre à justifier de l'accomplissement de ces formalités; que non-seulement l'article 234 ne contient point à cet égard de dispositions formelles, mais encore qu'il ne résulte aucunement des observations et de la discussion qui ont précédé sa dernière rédaction qu'on ait eu l'intention de déroger à l'article 19 précité de l'ordonnance de la marine; que d'ailleurs le véritable sens de l'article 234 se manifeste dans l'article 236, qui dispose que le capitaine qui aura pris, *sans nécessité*, de l'argent sur le corps, avitaillement ou équipement du navire, sera responsable envers l'armement et personnellement tenu du remboursement, ce qui prouve que le propriétaire doit, sauf son

recours contre le capitaine, désintéresser les tiers envers lesquels il se trouve engagé par celui-ci, qui est son mandataire légal ;

« Qu'aux termes de l'article 312, le prêteur à la grosse n'est soumis aux formalités de l'article 234 que pour la conservation de son privilége ; d'où il suit nécessairement qu'il conserve ses droits et son titre contre le propriétair ou armateur du navire ;

« Qu'enfin l'article 313 assimile à un effet de commerce, négociable par la voie de l'endossement, le contrat de grosse fait à ordre, ce qui repousse l'idée que le porteur, saisi par un endos régulier, puisse être contraint d'ajouter à son titre des pièces justificatives de la délibération des gens de l'équipage et de l'autorisation du juge. »

M. Lehir, après cette citation importante qui fait connaître en termes textuels l'opinion émise par la Cour de cassation et que celle-ci croit pouvoir puiser, soit dans les articles de la loi combinés, soit dans les motifs du Code, ajoute :

« Si nous avions eu à nous prononcer sur la question avant la modification apportée à l'article 216, frappé de cette considération que le capitaine, empruntant en dehors des besoins du navire (quoiqu'il prenne pour prétexte ces besoins), et sans les formalités voulues, ne fait plus acte de mandataire, et que d'ailleurs le prêteur n'a pas dû se regarder comme suffisamment autorisé, en l'absence de formalités attestant la réalité des besoins, à compter sur la garantie des propriétaires, nous aurions cru pouvoir faire une distinction. Dans l'*emprunt* contracté par le capitaine *sans l'accomplissement des formalités voulues*, nous au-

rions vu un *fait*, une espèce de *délit* du capitaine donnant lieu à la responsabilité, *sauf abandon;* dans *l'emprunt* contracté *avec l'accomplissement des formalités* nous aurions vu un *engagement* du capitaine donnant lieu à la responsabilité *illimitée* des propriétaires.

« Sous la loi nouvelle, la distinction entre le *fait* et *l'engagement* ayant disparu, et la responsabilité sauf abandon ayant lieu aussi bien pour le *fait* que pour *l'engagement*, nous pensons que les propriétaires s'affranchiraient difficilement du paiement, *sauf abandon*, de l'emprunt contracté par leur capitaine en cours de voyage, même sans accomplissement des formalités et quoique cet emprunt n'eût pas été employé aux besoins du navire : la jurisprudence de la Cour de cassation nous paraîtrait donc aujourd'hui plus fondée que jamais. »

Ainsi, comme on le voit, l'abandon qui, sous la nouvelle loi, est accordé à l'armateur pour les faits licites et illicites du capitaine, suffit aux yeux de M. Lehir pour justifier la validité de l'emprunt sans formalités légales. Nous pensons, au contraire, et par les raisons données en traitant de l'emprunt à la grosse, que l'emprunteur et le prêteur doivent se soumettre, dans l'intérêt de l'armateur, aux formalités exigées par l'article 234 du Code de commerce.

Mais l'armateur est-il engagé par l'emprunt, si les fonds ont reçu une mauvaise destination ?

« Ici, dit M. Lehir (p. 60), se présente de nouveau la question de savoir si, lorsque les formalités, ordonnées par les articles 312 et 234 du Code de commerce, ont été négligées, et que les fonds empruntés à la grosse aventure n'ont

pas été employés pour l'usage du navire, le propriétaire est nonobstant engagé. La divergence que nous avons signalée à l'article précédent entre les auteurs et la Cour de cassation, sur la responsabilité, lorsque les formalités de l'article 234 n'ont pas été observées pour l'emprunt ordinaire, se reproduit à l'égard de l'emprunt à la grosse; nous ne saurions donc que répéter ce que nous avons déjà dit, à savoir que, à part le cas de fraude ou de collusion, le propriétaire est responsable de l'engagement du capitaine contracté dans l'exercice de son mandat, et que si les tiers ont été trompés par celui-ci, si la somme n'a réellement pas reçu la destination indiquée, ce n'est pas sur les tiers qui ont contracté de bonne foi que doit retomber la faute ou le délit du capitaine, mais sur l'armateur, ou pour mieux dire, sur le navire.

M. Lehir modifie toutefois son opinion dans les termes suivants :

Cependant il pourrait arriver que le prêteur colludât avec le capitaine; qu'ils s'entendissent ensemble pour engager les propriétaires; que, de complicité avec un tiers, le capitaine tirât à l'ordre de ce tiers des traites où il fût soigneusement stipulé que la valeur en aurait été employée aux besoins du navire; dans ces cas, la responsabilité du propriétaire, même sauf abandon, n'existerait pas, car le prêteur aurait été de mauvaise foi; ainsi, si des faits et circonstances résultaient des présomptions graves, précises et concordantes qu'il y eût eu fraude, collusion entre le capitaine et le prêteur; si, par exemple, la somme empruntée était hors de toute proportion avec les besoins et la valeur

du navire, l'armateur pourrait ne pas être engagé; aussi, en parlant de la responsabilité des armateurs en cas de fraude du capitaine, M. Laplagne-Barris disait-il à la Chambre des pairs (séance du 16 avril 1841, *Moniteur* du 17, p. 1006) : « Je n'hésite pas à dire que lorsqu'un capitaine « enverra pour 500,000 fr. de traites à l'occasion d'un « navire de 100,000, je craindrai, non-seulement pour le « capitaine, mais encore pour les tiers qui auront eu l'in- « croyable imprudence de traiter avec lui. »

« L'absence de formalités serait à elle seule d'ailleurs une présomption de fraude; mais c'est à l'armateur ou au propriétaire qu'il incombe de prouver la mauvaise foi, car le dol ne se présume pas. » (Art. 1116, Code Nap.)

Nous pourrions être d'accord sur ce point avec M. Lehir, parce que, en effet, le prêteur n'est nullement tenu de surveiller l'emploi de la somme prêtée, et que dès lors nulle responsabilité ne peut être encourue par lui.

M. Lehir examine, page 61, la question qui suit :

« On s'est demandé, sous l'ancienne loi, si lorsque l'emprunt à la grosse a été contracté au port même de la destination du navire, l'armateur était également engagé? Un arrêt de la Cour de Bordeaux du 30 mars 1830 (Dalloz, 32, 2, 5) a décidé que par ces mots, *en cours de voyage*, l'article 237 entend l'aller et le retour, et que par suite les assureurs du voyage d'aller sont tenus de rembourser aux assurés ou armateurs le profit maritime de l'emprunt à la grosse contracté par le capitaine même après l'arrivée du navire à sa destination, mais pour avarie survenue pendant ce voyage d'aller; il était juste, en effet, de mettre au

compte de ces assureurs les réparations provenant des avaries survenues *pendant le voyage d'aller* ou celles survenues *dans la rade ou dans le port même de la destination*, le voyage ne finissant pas au port de destination et durant jusqu'au retour du navire au port de départ.

Il pourrait arriver que l'armateur eût formellement interdit au capitaine d'emprunter à la grosse; cette défense n'empêcherait pas qu'il fût responsable, selon les termes de la loi, des emprunts contractés par le capitaine, à moins que les prêteurs n'eussent eu connaissance de la défense (1). Mais l'armateur aurait recours contre le capitaine dans ce cas, comme dans tous ceux où le capitaine l'aurait engagé, relativement au navire, au delà et en dehors des termes de son mandat : « Le capitaine qui aura sans nécessité pris « de l'argent sur le corps, avitaillement ou équipement du « navire, engagé ou vendu des marchandises ou des vic- « tuailles, ou qui aura employé dans ses comptes des ava- « ries ou des dépenses supposées, sera responsable *envers* « *l'armement* et personnellement tenu du rembourse- « ment de l'argent ou du paiement des objets, sans pré- « judice de la poursuite criminelle s'il y a lieu. » (Lehir, p. 54.)

Le capitaine qui a souscrit légalement un emprunt est justiciable du tribunal du lieu où le paiement devait être fait. C'est aussi devant ce tribunal que l'armateur peut être assigné (2).

---

(1) Boulay-Paty, t. II, p. 74.

(2) Cass., 14 mai 1833; S. V., 33-1-83.

Le propriétaire du navire, responsable des faits du capitaine, doit être assigné conjointement avec celui-ci, ou être mis en cause. Il y aurait donc lieu de surseoir à l'action dirigée contre le capitaine jusqu'à ce que la procédure ait été régularisée (1). (*Vide infrà*, p. 415.)

Voici une nouvelle question soulevée par M. Lehir et qui a aussi son importance :

S'il s'agit d'un emprunt contracté en cours de voyage, « nous pensons, dit M. Lehir (p. 105), qu'en présence des articles 325 et 327, il est impossible de soutenir que l'armateur est obligé de payer le montant d'une traite tirée sur lui pour paiement d'un contrat à la grosse, avant d'avoir connu le sort du navire, et s'il y a eu ou non des avaries (2). »

Dans l'espèce, comme on le voit, il s'agit d'un emprunt avec le profit maritime qui n'est pas dù s'il y a perte.

Examinant la question, s'il s'agit d'une traite tirée pour un simple emprunt, M. Lehir s'exprime ainsi, page 106 :

« Le prêteur ordinaire ne se soumet pas aux mêmes conditions ; il ne stipule pas un aussi fort intérêt ; la loi, d'ailleurs, par aucune de ses dispositions, ne l'oblige à attendre, pour demander son paiement, que le sort du navire soit connu. Aussi, ne pensons-nous pas que l'armateur puisse différer de se prononcer quand on lui présente la traite ; il faut ou qu'il paie ou qu'il fasse abandon. »

Ainsi, l'armateur peut se dispenser de payer la traite

---

(1) Trib. de comm. du Havre, 12 janvier 1846 ; *Journal du Havre*, 3-1-253. *Contrà* Dageville, 2-139.

(2) Voy. Bordeaux, 3 avril 1844 ; S. V., 44-2-269.

créée pour un emprunt à la grosse avant d'avoir connu le sort d'un navire, mais si le prêt est simple, il est débiteur pur et simple.

M. Lehir recherche ensuite, dans les pages suivantes, qui peut faire l'abandon et à qui il doit être fait lorsqu'il y aura plusieurs réclamants.

Si l'armateur mandataire des copropriétaires fait abandon, les copropriétaires seront tenus par cet abandon.

« Dans le second cas, l'armateur, dit M. Lehir (p. 116), pourra faire l'abandon au premier réclamant qui se présentera ; mais comme l'abandon ne rend pas celui auquel on le fait propriétaire du navire, et qu'il lui donne seulement le droit de se faire payer sur la valeur ou le prix du navire, il s'ensuit que tous prêteurs ou affréteurs auront droit de se présenter pour partager cette valeur, ce prix. »

Les auteurs sont divisés sur la question de savoir si l'armateur est responsable, vis-à-vis des tiers de bonne foi, de celui qui pendant le voyage a été subrogé au capitaine. Targa (cap. XII, n° 25), Emérigon (t. II, p. 449), Boulay-Paty, sur Emérigon (t. II, p. 449, et *Droit maritime*, t. I, p. 288), se prononcent pour l'affirmative. Casaregis, au contraire (disc. 71, n° 17, et disc. 115), adopte la négative, et cette opinion nous paraît devoir être acceptée, en admettant que la subrogation soit la conséquence d'un cas fortuit. On peut dire en effet, alors, que le nouveau mandat ne procède pas directement de l'armateur (1).

L'armateur est responsable du pilote lamaneur ou côtier,

---

(1) Voy. Boulay-Paty, t. I, p. 289.

comme il l'est du capitaine. L'armateur ne pourrait opposer que le ministère des pilotes lamaneurs est forcé. La nécessité d'un pilote est une conséquence de la navigation, et l'armateur, par sa profession, est présumé en accepter la responsabilité (1).

Les questions que nous venons d'esquisser nous amènent naturellement à signaler d'une manière plus générale la portée de la loi des 14 et 17 juin 1841.

L'armateur responsable peut faire, sous l'empire de la loi des 14 et 17 juin 1841, l'abandon du navire et du fret. La question était autrefois agitée sous l'ancienne loi. Les uns enseignaient que, dans tous les cas, le propriétaire du navire pouvait s'exonérer de toute responsabilité, en abandonnant le navire et le fret; les autres, au contraire, croyaient que le propriétaire ne pouvait abandonner le navire et le fret que si le capitaine avait contracté des engagements illicites.

Mais l'article 216 du Code de commerce, suivant la loi des 14 et 17 juin 1841, a mis fin à cette controverse qui était très-vive et qui avait nécessairement pour but de jeter du trouble dans les opérations maritimes.

Sous l'ordonnance de 1681 on décidait que l'armateur n'exposait aux chances de la navigation que son navire (2).

---

(1) Rennes, 3 août 1832, S. V., 32-2-547.

(2) Voy. Loccenius et Vinnius, voy. Arrêt du Parlement d'Aix, 18 mai 1761; Sentence de l'amirauté de Marseille, 20 décembre 1780; Émérigon, *Contrats à la grosse*, chap. IV, sect. 4, § 5; Boulay-

Sur ce point, M. Lehir, dans son ouvrage, très-estimé, des *Armateurs et propriétaires de navires*, s'exprime ainsi, page 36) :

« L'article 216 du Code de commerce portait, avant d'avoir été modifié par la loi des 14 et 17 juin 1841 :

« Tout propriétaire de navire est *civilement* responsa-

Paty, 1-270; Frémery, p. 189; Cass. *req.*, 9 mars 1814; Rennes, 16 janvier 1821; La Haye, 4 novembre 1824; Trib. de comm. de Marseille, 20 septembre 1830.

Le Code de commerce reproduisit l'ordonnance de 1681 (liv. II, tit. VIII, art. 2). Ainsi la controverse existait toujours, et le tribunal de commerce de Marseille, 24 février 1824; la Cour d'Aix, 26 mars 1825, invoquaient la loi 218, ff. de Verb., pour décider que l'article 216 embrassait les actes légitimes du capitaine aussi bien que ses fautes. Cependant, Valin prétendait que l'abandon du navire et du fret s'étendait aux seuls actes illicites du capitaine.

Voy. Valin, titre VIII, article 2, ordonnance de 1681; Code d'Espagne, de la Prusse, 2e partie, tit. VIII; de l'Angleterre : Abbot, p. 102 et 115; Holt, t. I, p. 379; Pocals, *Droit maritime*, t. I, p. 207 des Etats-Unis : Story, p. 184; Code de Naples, Code de commerce, article 202.

Suivant, encore, certaines décisions, l'abandon n'était permis que pour les délits et quasi-délits du capitaine.

Voy. Cass., ch. cr., 16 juillet 1827; D. P., 27-1-307; Cass., 14 mai 1833; D. P., 33-1-248; *id.*, 1er juillet 1834; D. P., 34-1-294; Rouen, 29 décembre 1831 et 23 mars 1818; Bruxelles, 26 avril 1819; Rouen, 6 juin 1839; Cass., 24 janvier 1842; D. P., 42-1-97.

C'est cette tergiversation que la nouvelle loi des 14 et 17 juin 1841 a fait cesser.

Du reste, il faut le reconnaître, les sages dispositions de l'article 216, consacrant, sous certaines restrictions, la responsabilité

« ble des faits du capitaine pour ce qui est relatif au na-
« vire et à l'expédition ; la responsabilité cesse par l'aban-
« don du navire et du fret. » Sous l'empire de cet article de grandes divergences se sont élevées relativement à l'étendue de sa disposition.

« Plusieurs ont pensé que les propriétaires de navires n'étaient tenus sur leurs biens ni des faits, ni des engagements du capitaine; que la responsabilité cessait, *dans tous les cas*, par l'abandon du navire et du fret; d'autres, au contraire, ont été d'avis qu'il fallait distinguer : que les faits *licites* du capitaine, les *engagements pris par lui* dans l'intérêt de l'expédition, produisaient une obligation dont les armateurs étaient tenus absolument et sur tous leurs biens, comme le sont ordinairement les mandants à l'oc-

---

limitée de l'armateur, ont donné une nouvelle impulsion au commerce maritime. Il était juste, en effet, que l'armateur pût se libérer, par l'abandon du navire et du fret, des engagements du capitaine qui, seul, a le droit de conduire le navire ; c'est aussi ce qu'ont compris les législateurs étrangers: voy. Code du Portugal, art. 1344; de Hollande, art. 321 ; statuts de Hambourg de 1603 ; Code du Danemarck, arg. des art. 5 et 15 du chap. du Code de 1683 ; Suède et Norwège, ordonnance de 1667, tit. II, chap. XVI ; Russie, art. 649; Deux-Siciles, art. 203. Les mêmes principes sont reproduits dans les législations de Malte, Sardaigne, dans les pays que régit l'ordonnance de Bilbao, c'est-à-dire au Mexique et dans les Républiques de l'Amérique du Sud. On peut citer cependant comme opposés à cette doctrine : Codes d'Espagne, art. 621 ; de Prusse, art. 1525 à 1529; d'Angleterre, statut 42, Georges III, chap. LXI, et des Etats-Unis.

casion des engagements de leurs mandataires, et que la faculté de se libérer par l'abandon du navire et du fret n'était accordée que pour les cas où l'obligation naissait de faits *illicites* du capitaine.

« La Cour de Rennes, les tribunaux de Marseille et du Havre avaient adopté la première opinion ; le tribunal de Dieppe, la Cour de Rouen et la Cour de cassation avaient embrassé la seconde ; la jurisprudence se trouvait même fixée par trois arrêts de la Cour de cassation (16 juillet 1827) (1), qui avaient décidé que l'armateur est personnellement tenu, ***sur tous ses biens de terre***, des engagements contractés par le capitaine, et qu'il ne peut s'affranchir par l'abandon du navire et du fret que des obligations du capitaine qui seraient le résultat *d'une infraction à ses devoirs*.

« La controverse qui existait sous l'empire de la première rédaction de l'article 216 du Code de commerce venait de plus haut. L'ordonnance de la marine de 1681 était en effet conçue à peu près dans les mêmes termes ; elle portait (liv. II, titre VIII, art. 2) « que les propriétaires de « navires seraient responsables des *faits* du maître, mais « qu'ils en demeureraient déchargés, en abandonnant leur « bâtiment et le fret. » Cette disposition avait aussi été diversement interprétée : les Provençaux, ayant Émérigon à leur tête, prétendaient que la responsabilité *illimitée* des propriétaires n'avait lieu ni dans le cas de délit ou quasi-

(1) Dalloz, 27-1-307 ; 14 mai 1833 ; Dalloz, 33-1-248 ; et 1er juillet 1834 ; Dalloz, 34-1-294.

délit, ni dans le cas d'engagement du capitaine (1). Au contraire, tout le nord de la France, dont Valin était l'interprète, *restreignait le droit d'abandon* aux seuls cas où le capitaine aurait manqué à ses devoirs.

« Cette première scission sous l'ordonnance prenait encore sa source dans un droit et dans des usages plus anciens ; en effet, dans le nord de la France et de l'Europe, les principes du droit romain avaient été conservés. Or, à Rome, l'armateur d'un navire, *exercitor*, était personnellement tenu des engagements du patron, lorsque ce patron avait contracté dans l'exercice de son mandat ; il répondait même, et d'une manière aussi illimitée, des délits et quasi-délits du patron et des gens de l'équipage (2).

« Ces principes furent adoptés au moyen âge en France, où le Digeste servait de règle à tous les contrats : cependant une modification s'introduisit relativement à la responsabilité provenant des délits et quasi-délits du capitaine; les ordonnances de février 1415 (Charles V), article 17, de 1543 (François Ier), article 44, et de 1584 (Henri III), article 71, limitent la responsabilité des propriétaires d'un bateau ou d'un navire, à raison des *dommages* causés par son préposé, à la valeur du bateau ou du navire. Les *Rôles d'Oléron*, compilation très-ancienne des usages du commerce maritime, adoptés surtout sur les côtes de l'Océan et dans la mer du Nord, ne contenaient aucune disposition contraire au droit romain.

(1) Emerigon, *Contrats à la grosse*, chap. IV, sect. 11.

(2) *Digeste*, liv. Ier, § 7 et 8 *de Exercit. act.*

« Il n'en fut pas de même dans le Midi : très-anciennement le contrat de *commande* s'introduisit dans toutes les relations commerciales et maritimes des villes de la Méditerranée. Ce contrat consistait à confier à un marin ou à un marchand faisant des voyages maritimes un fonds en argent ou marchandises, pour le convertir par vente ou troc en d'autres marchandises ou en argent, moyennant ou une commission, ou une part d'intérêt. Les commandants n'étaient responsables que des fonds qu'ils confiaient ou de leur mise. De même, le capitaine dans les ports de la Méditerranée, investi de l'entière confiance des copropriétaires de navires, était chargé de gérer seul et en son nom, comme un *commandataire*, tout ce qui concernait le navire, son expédition et son entretien (1).

« D'après le Consulat de la mer, compilation d'usages maritimes contemporaine des Rôles d'Oléron, et qui fut pour les ports de la Méditerranée ce que les Rôles d'Oléron furent pour les ports de l'Océan, le capitaine qui avait fait des emprunts en cours de voyage en était personnellement tenu, et si le navire se perdait, le prêteur ne pouvait rien demander aux propriétaires (2).

---

(1) V. Frémery, *Études de droit commercial*, chap. V et XXVII.

(2) *Si lo senyor de la nau haura diners seis o d'altre..., ell es tengut de pagar aquell prestador.., Si abans aquella manleuta sia pagada, la nau se perdrà, personer alguno n'es tengut de res a retre à aquell qui prestat hi haurà, pus que la nau sera rota è perduda.* C'est-à-dire si le maître du navire a des deniers siens ou d'autrui, il est tenu de payer le prêteur.... Si avant que le navire soit payé le navire se perd, aucun portionnaire n'est tenu de rien rendre à ce-

« Ainsi, dans les ports de l'Océan, on regardait le capitaine comme *simple mandataire* de l'armateur ou des propriétaires. Dans les ports de la Méditerranée, au contraire, on le regardait comme *maître du navire* et chargé de faire valoir le navire qui lui était confié sans pouvoir engager au delà de leur mise les actionnaires qui en avaient la propriété : de là la divergence d'opinions qui s'était établie sur l'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires, sous l'ordonnance de 1681, et depuis, sous le Code de commerce ; la loi des 14-17 juin 1841 a eu pour but de mettre fin à cette divergence, et de fixer le droit »

Ainsi, l'armateur est responsable des faits du capitaine, sauf toutefois les modifications que nous avons fait connaître plus haut et que nous croyons devoir toujours exister sous l'ancienne comme sous la nouvelle loi ; mais, quoi qu'il en soit, et *dans tous les cas*, l'armateur peut s'affranchir des obligations contractées par le capitaine par l'abandon du navire et du fret, et sous le bénéfice, à l'égard des tiers, du troisième paragraphe de l'article 216.

386. La faculté que la loi accorde à l'armateur de se libérer des engagements du capitaine par l'abandon du fret et du navire peut, dans certains cas, être déclarée non-recevable (1).

---

lui qui aura prêté, puisque le navire sera rompu et perdu... (Frémery, ch. XXVII ; Pardessus, *Lois maritimes*, consulat, chap. CXCIV à CCXXXIX, t. II, p. 225 et 236.)

(1) L'abandon du navire par le capitaine en cours de voyage lui est interdit, s'il n'a pas pris l'avis des principaux de l'équipage. (*Sic*

Mais le droit d'abandon appartient au propriétaire, alors même qu'il a défendu au fond et qu'il a contesté la quotité de la somme réclamée. Pardessus (t. III, n° 833) enseigne

---

ordonnance de 1681, liv. II, tit. I, art. 26 et 27; jugements d'Oleron, art. 3; ordonnance de Philippe II, roi d'Espagne, année 1563; art. 12; ordonnance de Wisbuy, art. 15 et 16; *Hanse Teut.*, art. 44, Dageville, 2-244; Boulay-Paty, 2-108.)

Le procès-verbal qui autorise à abandonner le navire doit être consigné dans le livre de bord; si celui-ci est perdu, le procès-verbal doit être fait par le capitaine et affirmé par l'équipage devant l'autorité compétente du lieu le plus rapproché du sinistre. (Boulay-Paty, t. II, p. 106; Dageville, 2-224.)

L'armateur n'a pas le droit de faire l'abandon s'il a fait vendre le navire et distribuer le prix, car il ne peut plus rien abandonner; au contraire, la simple saisie du navire qui n'en est que la séquestration permet l'abandon. (Trib. de comm. de Marseille, 30 juin 1828.)

Si aucune forme n'est établie pour l'abandon (voy. Emér., ch. IV, sect. 11, § 6), on ne peut cependant abandonner si la vente judiciaire du navire a été poursuivie contre le propriétaire sans opposition de sa part. (Aix, 26 mars 1825; Devilleneuve et Carrette, 8-2-56; *idem*, 25 janvier 1832; D. P., 32-2-192.)

L'armateur qui a ratifié les actes du capitaine, un emprunt, par exemple, ne peut pas abandonner; la ratification emporte renonciation. (Cass., 7 novembre 1854; Dalloz, *Droit maritime*, n° 209.)

Si l'armateur a converti le fret en marchandises, l'abandon n'en est pas moins valable, comme nous le dirons bientôt, mais l'armateur doit tenir compte de la différence entre le produit du fret et des marchandises. (Aix, 8 février 1831.)

La faculté accordée par la loi du 14 juin 1841 au propriétaire du navire, de se décharger de la responsabilité des engagements pris par le capitaine en sa qualité, par l'abandon du navire et du fret,

aussi que l'abandon n'est pas interdit au propriétaire lorsqu'il a converti le fret en marchandises, ou que le capitaine a procédé à un règlement d'avaries communes (1). Ces faits du capitaine ou du propriétaire ne suffisent pas pour faire présumer qu'ils ont renoncé au bénéfice de l'article 216 du Code de commerce.

Le droit d'abandon appartient encore au propriétaire, s'il a fait le délaissement aux assureurs. Le chargeur, dans ce cas, a un recours contre les assureurs pour ce qui est dû; mais ceux-ci, comme le propriétaire du navire, peuvent faire l'abandon (2).

---

s'étend au cas où l'engagement (billet de grosse) qui donne lieu à l'abandon a été souscrit par le capitaine au lieu de la demeure et avec l'autorisation de l'armateur-propriétaire. (Trib. de comm. de Marseille, 29 mai 1849.)

Lorsque l'armateur a abandonné le navire à l'un des créanciers, les autres créanciers n'ont aucune action personnelle contre l'armateur ou le capitaine; ils ne peuvent exercer leurs droits que sur le navire abandonné ou sur le prix de la vente qui en a été faite. (Trib. de comm. de Marseille, 20 septembre 1830; Dalloz, v° *Droit maritime*, n° 225.)

(1) Aix, 26 mars 1825; trib. de comm. de Marseille, 30 juin 1838.

(2) Rennes, 12 août 1822; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 234 et 491, et *Droit maritime*, t. I, p. 293, et t. IV, p. 380.

Mais, dit M. Lebir, p. 117 : « Quant aux assureurs, les articles 369, 372, 385 du Code de commerce autorisent le propriétaire à leur faire *le délaissement* dans les cas prévus; de là naît la question de savoir si *l'abandon* aux chargeurs ou prêteurs est indépendant du *délaissement* aux assureurs, si le *délaissement* et *l'abandon* peuvent se faire simultanément; une différence notable existe entre cet aban-

Si l'armateur approuve les billets de grosse souscrits par le capitaine, il n'en est point par ce fait seul person-

---

don et le délaissement : par le délaissement, la propriété des objets assurés est acquise aux assureurs ; ils s'en partagent le produit au marc le franc des sommes qu'ils ont assurées, soit qu'il y ait perte ou bénéfice. (C. de comm., art. 385.)

« L'article 216, dit Boulay-Paty (l. I, tit. III, sect, 1), n'attache point un pareil effet à l'abandon qu'il autorise, c'est une simple déclaration du propriétaire du navire de ne prétendre rien à cette propriété ; c'est un simple renvoi du chargeur à l'effet qu'il se pourvoie pour se faire payer contre *les choses* seulement et non contre *la personne* du propriétaire dont l'obligation est plus *réelle* que *personnelle*; mais, à la différence de l'assureur, le chargeur n'est pas rendu propriétaire du navire ; il ne peut que se faire payer sur le navire jusqu'à concurrence de ce qui lui est dû, sans pouvoir jamais faire de bénéfice de l'abandon : c'est un abandon du même genre que celui de l'héritier qui renonce à la succession pour n'être pas tenu d'en payer les charges (C. civ., art. 784, 802), abandon qui ne rend pas les créanciers propriétaires ; du même genre que celui du tiers détenteur, acquéreur d'un immeuble hypothéqué qui peut délaisser cet immeuble pour n'être pas tenu de répondre aux créanciers hypothécaires (C. civ., art. 2168), du même genre que celui du débiteur qui fait cession. — De là il suit que l'armateur peut, par l'abandon, renvoyer les chargeurs vers les assureurs devenus propriétaires du navire et du fret, par le délaissement, et faire ainsi, à la fois, abandon et délaissement ; ce délaissement n'est pas pour cela partiel, car, obligé de leur délaisser toute la chose, qui est le navire avec son fret, le propriétaire assuré n'est pas, pour cela, obligé de l'affranchir des dettes dont elle est grevée et qui sont les faits du capitaine, administrateur de cette chose ; ces dettes sont une charge naturelle de la chose, qui en diminue la valeur, et qui n'empêche pas que sa transmission, sous cette charge, ne soit intégrale. »

nellement responsable au delà du navire et du fret (1).

387. Lorsqu'on a le droit d'agir contre le capitaine, et que l'armateur est responsable des faits de ce dernier, on peut agir contre les deux simultanément ou séparément (2). (Voy. p. 401, 402.)

Mais une question intéressante et qui divise les auteurs est celle de savoir si les copropriétaires d'un navire sont solidairement responsables des engagements de l'armateur ou du capitaine.

Or, les divers copropriétaires du navire ne sont pas solidairement responsables des engagements de l'armateur (3) et leur responsabilité ne s'étend que jusqu'à concurrence de leur part d'intérêt (4).

En effet, quant aux engagements contractés par le capitaine, et qui retombent sur l'armateur, la loi permet aux propriétaires et à l'armateur de s'en dégager. Dès lors, l'armateur pouvant dégager sa responsabilité par l'abandon du navire et du fret, le copropriétaire doit jouir du même droit (5).

388. L'armateur est-il tenu de comprendre dans l'abandon le montant de l'assurance (6)?

---

(1) Aix, 26 mai 1818; Cass, 11 juin 1845; D. P., 45-1-179.

(2) Dageville, t. II, p. 139; Devilleneuve et Massé, v° *Armateur*, n° 8; Boulay-Paty, t. I, p. 292 et 293; Valin, p. 295.

(3) Voy. sur cette importante question la controverse rapportée par M. Lehir, p. 25 à 34, *Des Armateurs*.

(4) Devilleneuve et Massé, v° *Armateur*, n° 7.

(5) Boulay-Paty, t. I, p. 354.

(6) Voyez Valin, *des Avaries*, art. 4, tit. 7; Boulay-Paty, *Droit maritime*, t. I, p. 297.

La solution de cette question intéresse vivement l'armateur, car on peut dire que c'est d'elle que dépend sa ruine ou sa fortune.

Lorsque la loi de 1841 fut votée, M. Persil proposa un amendement pour faire comprendre dans l'abandon le montant de l'assurance; mais cet amendement fut rejeté, (séance du 17 avril 1841, *Moniteur* du 18, p. 1022). Il était ainsi conçu : après ces mots de l'article 216 : *Il peut, dans tous les cas, s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du fret*, on ajoutait ceux-ci : *ainsi que l'assurance.*

Voici comment s'exprimait sur ce point M. Camille Périer, rapporteur de la commission de la Chambre des pairs (séance du 20 mars 1841, *Moniteur* du 23, p. 713) : « Dans le cas d'abandon du navire, l'armateur sera-t-il tenu d'abandonner aussi le bénéfice de l'assurance dont le navire aurait été l'objet? La commission s'est prononcée pour la négative; l'obligation d'abandonner l'assurance détruirait presque entièrement l'effet de la loi ; son but est d'empêcher que, désormais, la fortune de terre de l'armateur puisse être compromise par les hasards de la navigation ; si l'abandon de l'assurance doit être la conséquence nécessaire de l'abandon du navire, ce que l'armateur ne perdrait plus désormais parce que la loi aurait limité sa responsabilité, il le perdrait sur le navire, car, dans le cas d'abandon, sa valeur serait irrévocablement perdue pour lui, sans aucune atténuation, puisque la prévoyance qui la lui aurait fait assurer profiterait à d'autres.

« Il y a sans doute un danger à prévenir; il ne faut pas

que l'armateur à qui les affréteurs confient leur fortune, qui a le choix du capitaine, et par lui la direction de tout ce qui se rattache à l'expédition, n'ait qu'un intérêt trop faible et surtout qu'il ait un intérêt contraire à la conservation du navire ; il faut des garanties contre toute négligence de sa part qui compromettrait le sort de l'assurance et la vie des hommes de l'équipage ; au besoin il en faudrait contre de coupables spéculations ; le Code y a pourvu en prohibant l'assurance du fret et du loyer des gens de mer.

« L'armateur sera toujours intéressé, presque toujours le plus intéressé, à n'être pas réduit à user de la faculté que lui donnera la loi de se libérer par l'abandon du navire ; il perdrait tout le fruit utile de l'expédition, une partie des frais faits pour le voyage et la prime d'assurance.

« On ne doit pas craindre, d'ailleurs, que cette garantie devienne illusoire par l'assurance du fret en violation de la loi ; la sanction de celle-ci, si elle pouvait être impuissante, serait aidée, cautionnée même, par l'intérêt de l'assureur ; comme il aurait à souffrir plus encore que le chargeur de l'imprudence ou de la déloyauté de l'armateur, il ne se privera pas volontairement des moyens que lui offre l'observation fidèle de la loi pour s'en mettre à couvert.

« La rédaction du 2e paragraphe de l'article 216 du projet du gouvernement que nous vous proposons d'adopter, tranche la question par son silence, dans le sens que nous venons d'indiquer. » (1).

« Enfin M. Dalloz, rapporteur de la commission de la

---

(1) Ce raisonnement est loin de satisfaire. Le législateur doit, en

chambre des députés, après avoir rappelé les motifs donnés par M. Périer devant la chambre des pairs, et ceux tirés de l'exposé du garde-des-sceaux devant la même chambre, ajoutait : « Il a donc paru impossible de s'arrêter à la proposition d'obliger le propriétaire à abandonner, avec le navire et le fret, le bénéfice de l'assurance, quoique M. Pardessus présente cet abandon de l'assurance comme une conséquence naturelle de l'article 216 ; et, en effet, lorsque l'armateur n'a pas fait assurer son navire, il suffit qu'il l'abandonne avec le fret pour s'affranchir de toute responsabilité des engagements du capitaine ; on ne lui demande rien de plus. Pourquoi donc, si l'armateur s'est fait assurer moyennant une prime plus ou moins élevée qu'il a payée, pourquoi les prêteurs à la grosse et les chargeurs viendraient-ils recueillir le fruit d'un contrat dont ils n'ont point fourni la prime et auquel ils sont demeurés complétement étrangers? (Chambre des députés, séance du 13 mai 1841, *Moniteur* du 18, page 1376.) « Votre commission a donc pensé qu'il n'y avait aucun motif d'enlever à l'armateur, déjà privé du droit de faire assurer le *fret et les* loyers de l'équipage, celui de profiter de l'assurance du navire. »

« En présence de ces opinions aussi officiellement exprimées par les rapporteurs des commissions des deux chambres, dit M. Lehir (p. 103), et du rejet de l'*amendement* de M. Persil, rejet qui limite l'abandon aux deux seuls ob-

effet, s'attacher à être très-explicite, plutôt que de laisser deviner sa pensée.

jets désignés par la loi, *le navire et le fret*, on ne peut penser que l'assurance doive y être comprise. »

Sur la même question, M. Caumont, nos 20, 21, v° *Abandon*, s'exprime ainsi :

« On ne peut donc demander indépendamment du navire et du fret, que l'armateur soit tenu d'abandonner le montant de l'assurance qu'il a pu contracter. En vain dirait-on que c'est un moyen de préserver les prêteurs et les chargeurs des conséquences d'un concert entre le capitaine et l'armateur désintéressé par l'assurance, pour emprunter et vendre les marchandises à l'effet de réparer un bâtiment sans valeur réelle. La fraude qui fait exception à toutes les règles ne se présume jamais, et si, contre toute attente, le coupable concert appréhendé se manifestait, il constituerait une véritable baraterie.

« C'est donc avec raison qu'il a été jugé : que le propriétaire du navire qui, pour s'affranchir des emprunts à la grosse contractés par le capitaine en cours de voyage, fait abandon du navire et du fret, n'est pas tenu de faire, en outre, raison au prêteur à la grosse des produits des assurances faites sur le navire (1); et que le propriétaire d'un navire qui fait l'abandon au chargeur, conformément à l'article 216 du Code de commerce, n'est pas tenu d'y comprendre le prix de l'assurance (2). »

Nous avons dit, page 404, que si l'armateur fait abandon du navire et du fret, les copropriétaires seront tenus par

(1) Aix, 8 février 1832.

(2) Rennes, 12 août 1822.

cet abandon (1), puisque la gestion de l'armateur a lieu en vertu d'un mandat que lui donnent ses copropriétaires.

Si l'armateur ne se prononce pas sur l'abandon, les copropriétaires peuvent faire un abandon partiel, le refus de l'armateur ne peut les engager (2). Mais l'armateur se trouve-t-il alors engagé pour le tout à l'égard des chargeurs dont la marchandise a été vendue en cours de voyage, si le nom des propriétaires du navire n'est pas sur l'acte de francisation?

« La garantie des copropriétaires, dit M. Lehir (p. 113), *pour les faits de l'armateur* n'est pas *solidaire*, elle est *indéfinie et proportionnelle à leur intérêt dans le navire;* le caractère de la *participation* que nous avons reconnu dans les sociétés nautiques, la faveur et la protection toutes spéciales dont doivent être entourées ces sociétés, l'interprétation que l'usage du commerce donne à la responsabilité de l'armateur, et d'autre part, la considération que celui-ci ne peut rester chargé seul de la responsabilité *totale,* nous ont conduit à ce *moyen terme.* »

Ainsi, les copropriétaires ne sont pas engagés par le refus d'abandon de la part de l'armateur.

Quant au droit de recours de l'armateur contre les copropriétaires, dont le nom ne serait pas porté sur l'acte de francisation, fait qui engagerait sa responsabilité, il dépend nécessairement des termes de la convention et de l'interprétation qui lui sera donnée.

---

(1) Lehir, *loco citato*, p. 110.
(2) Ibid.

« Le plus souvent, dit M. Lehir (p. 113), ceux qui apportent des fonds pour la construction d'un navire ne croient pas s'engager au delà de la portion qu'ils y acquièrent, et l'armateur lui-même, ou celui qui doit le devenir, qui se charge de l'opération, ne les regarde comme engagés que jusqu'à concurrence de leur mise : Si un acte de société en participation était dressé et que les droits et la responsabilité des associés y fussent définis, nulle difficulté ; mais il n'est pas rare que ces droits ne résultent que du reçu qu'on leur donne en échange de leur versement, dans lequel reçu on leur reconnaît une part dans les rapports du navire, proportionnelle à leur mise. Il s'ensuivrait naturellement qu'ils doivent contribuer aux pertes dans la même proportion, et cependant, nous le répétons, la plupart de ceux qui consacrent leurs fonds à ces entreprises, capitalistes non-négociants ou petits rentiers, ne veulent s'exposer à perdre *que leur action ;* l'intention commune des parties contractantes et l'usage pourraient faire interpréter ainsi le contrat en leur faveur, nous devons même ajouter que quelques-uns n'ont vu entre les copropriétaires de navire qu'une copropriété dépourvue de tout caractère d'association ; la Cour de Rouen, par arrêt du 19 juillet 1839 (Dall. 40-2-106), a jugé dans ce sens et rejeté la prétention d'un copropriétaire qui, sous prétexte qu'il s'agissait d'association, demandait qu'une contestation entre lui et son copropriétaire fût portée devant la juridiction arbitrale. — Quoi qu'il en soit, il serait beaucoup plus prudent et plus sûr qu'un acte fût dressé dans lequel seraient arrêtés les droits, les charges et la responsabilité de toutes les parties. »

389. L'abandon fait par l'armateur doit-il comprendre le fret? Sur ce point, il faut établir une distinction.

L'armateur n'est pas tenu d'abandonner au porteur du contrat de grosse souscrit sur le navire par le capitaine, pendant le cours du voyage, ni le fret d'aucun des voyages précédents, ni les sommes recouvrées des chargeurs pour avaries communes antérieures au contrat de grosse (1); mais tout fret qui n'est pas dans ces conditions fait partie de l'abandon, aux termes de l'article 216 du Code de commerce.

Le fret abandonné par l'armateur ne peut être grevé du paiement des salaires dus pour les voyages antérieurs ou du paiement des avances (2).

390. L'armateur est contraignable par corps pour l'exécution des engagements dont le capitaine est tenu et qui sont à la charge de l'armateur (3). (Voy. loi du 15 germinal an VI, titre II, article 4.)

Si le capitaine encourt des condamnations par contravention aux lois sur la douane, l'armateur est responsable (4). On ne peut, dans l'espèce, invoquer les excep-

(1) Bordeaux, 14 novembre 1850; *Journal de Marseille*, 1829, 2-145.

(2) Aix, 18 juillet 1850; *J. de M.*, 29-1-191; Bordeaux, 14 novembre 1850; *J. de M.*, 29-2-145.

(3) Voy. l'art. 2070 C. Nap. et l'art. 4, tit. II, de la loi du 15 germinal an V; Cass., req., 8 novembre 1833; S. V., 32-1-804; Cass., 8 novembre 1832; S. V., 32 1-804.

(4) Cass., 30 avril 1830; S., 30-1-367.

ions que nous avons déjà fait valoir en faveur de l'armateur lorsque le capitaine excède son mandat.

En matière de contravention aux lois sur le commerce maritime, les capitaines de navire sont les représentants naturels des propriétaires du navire et de la cargaison. Ceux-ci ne pourraient donc attaquer par tierce opposition les condamnations prononcées contre les capitaines, mais ils peuvent se pourvoir en cassation (1).

La traite interdite par l'armateur est une baraterie qui n'est point à la charge de l'armateur. Si elle n'est pas permise par l'armateur, le navire n'en doit pas moins être confisqué, et le capitaine interdit.

La loi du 15 avril 1818, punissant la traite, ne peut être étendue aux marins de l'équipage (2).

L'administration de la marine, qui pourvoit à la nourriture des gens de l'équipage d'un navire confisqué, a une action *directe* et non par subrogation contre les armateurs. Peu importe donc que les loyers fussent prescrits (3).

391. La faculté d'abandon n'est pas accordée à celui qui est capitaine et propriétaire. Si cependant le capitaine n'est que copropriétaire, il ne sera responsable des engagements par lui contractés que dans la proportion de son intérêt. (Art. 216 Code de comm.) (4).

---

(1) Cass., 22 juillet 1825; S. V., 25-1-389.

(2) Cass., 2 juin 1829.

(3) Cass., 2 juin 1827; D. P., 29-1-259.

(4) Ordonn., 1681, l. II, tit. VIII, art. 2; C. Nap., art. 1384; C. de comm., art. 221, 298, 353, 405, 407.

L'article 217 (1) contient une exception aux principes ci-dessus pour les propriétaires de navires équipés en guerre.

392. Le propriétaire peut congédier le capitaine et ne lui doit aucune indemnité, s'il n'y a pas convention par écrit; mais si ce capitaine est copropriétaire du navire, il peut renoncer à la copropriété et exiger le remboursement de son intérêt à déterminer par des experts convenus ou nommés d'office (2).

L'intérêt du capitaine dans le navire n'empêche pas de le congédier, alors surtout que le commandement du navire ne lui a été confié que pour un espace de temps déterminé (3).

Malgré les principes énoncés plus haut, l'article 218 qui les renferme est susceptible d'une interprétation équitable, suivant les circonstances. Ainsi, les tribunaux ont le droit d'apprécier si le congé donné par l'armateur au capitaine est le résultat de rigueurs vexatoires et s'il peut donner lieu à des dommages-intérêts (4).

Le droit que l'article 218 du Code de commerce donne au propriétaire du navire de congédier le capitaine ne peut

---

(1) « Les propriétaires des navires équipés en guerre ne seront toutefois responsables des délits et déprédations commis en mer par les gens de guerre qui sont sur leurs navires, ou par les équipages, que jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle ils auront donné caution, à moins qu'ils n'en soient participants ou complices. » (C. de comm., art. 217.)

(2) Ordonn., 1681, l. II, tit. VIII, art. 4.

(3) Rouen, 16 mai 1838; S. V., 39-2-41.

(4) Rouen, 15 juillet 1853; *Journal de Marseille*, 1854-2-37.

appartenir à l'armateur, qui n'est pas propriétaire du navire (1).

Mais il a été jugé que la majorité des copropriétaires d'un navire ne peut congédier le capitaine sans le secours de l'armateur (2) qui a confié au capitaine le commandement du navire.

Il est certain que l'affréteur n'a pas le droit de s'opposer au renvoi du capitaine.

Si le droit du propriétaire de renvoyer le capitaine s'exerce sans indemnité, lorsqu'il n'y a pas convention contraire par écrit, le propriétaire doit au capitaine ses frais de retour, bien qu'à cet égard il n'y ait pas stipulation expresse (3).

Le fait de la constatation de l'engagement du capitaine emporte t-il de plein droit la convention d'indemnité dans le sens de l'article 218 du Code de commerce? Sur ce point, il y a eu doute dans la jurisprudence. Ainsi, la Cour d'Aix a jugé, le 10 août 1826, que l'engagement constaté du capitaine n'était pas par lui-même un droit à une indemnité. Le contraire a été jugé par le tribunal de commerce de Marseille, les 19 septembre 1828 et 22 août 1822.

Le capitaine qui est congédié après le voyage commencé a droit à ses appointements jusqu'au jour du congé, sans préjudice des dispositions de l'arrêté du 5 germinal an XII.

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 12 août 1843; *J. M.*, 23-1-15.

(2) (Trib. de comm. de Bordeaux, 21 février 1851; *Journal de Marseille*, 1854, 2 37; *contrà* Caumont, v° *Armateur*, n° 68.

(3) Aix, 18 août 1826; arrêté 5 germinal an XII, et Cass., 8 mars 1832; trib. de com. de Marseille, 20 octobre 1830; id., 16 mai 1831.

Le capitaine qui est, comme nous l'avons dit, congédié suivant les termes de l'article 219, peut exiger le remboursement de sa part de copropriétaire, avant même de se démettre de son commandement et d'être tenu de quitter le bord (1). Mais s'il opte pour la conservation de la copropriété qui est déterminée suivant la valeur actuelle du navire, son option est irrévocable (2).

Si le capitaine s'est démis volontairement de son commandement, il ne peut exiger le remboursement du capital qui représente son droit de propriété (3).

393. Lorsqu'il s'agit d'un acte qui se rattache au navire, l'avis de la majorité des propriétaires est suivi (4); cette majorité se détermine par une portion d'intérêt dans le navire, excédant la moitié de sa valeur. Telles sont les dispositions de l'article 220 du Code de commerce (5), *majorem esse partem pro modo debiti, non pro numero*

(1) Trib. de comm. de Marseille, 16 septembre 1836.

« Si le capitaine congédié est copropriétaire du navire, il peut renoncer à la copropriété, et exiger le remboursement du capital qui la représente. Le montant de ce capital est déterminé par des experts convenus, ou nommés d'office. » (C. de comm. art. 218.)

(2) Bordeaux, 10 janvier 1832.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 1er février 1844.

(4) L'acte de francisation doit contenir le nom des intéressés dans un navire; sans cette formalité, le navire serait réputé appartenir à ceux-là seuls dont le nom est inscrit au dos de l'acte de francisation. (Pardessus, t. II, 620; article 67 du décret du 27 vendémiaire an II.)

(5) « En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majorité est suivi. La majorité se détermine

personarum placuit (l. VIII, ff. *de Pactis*). Ainsi, l'avis d'un seul associé dont la portion d'intérêt dans le navire excéderait la moitié, prévaudrait sur l'avis des autres intéressés (1).

L'article 220 du Code de commerce a, au surplus, subi diverses interprétations.

Ainsi, cet article ne peut prévaloir sur l'article 216.

En tout état de cause, un copropriétaire peut donc faire abandon de sa part, malgré l'avis de la majorité de satisfaire aux engagements du capitaine. Il est à regretter toutefois que la nouvelle loi soit silencieuse sur ce point. Dans une matière aussi importante, il serait utile que le législateur, par une disposition expresse, ne laissât subsister aucun doute sur les droits et les obligations de chacun.

Les auteurs sont partagés sur la question de savoir si, lorsque le congé du capitaine a été décidé par la majorité des propriétaires du navire, ceux qui n'ont pas été de cet avis peuvent être obligés de contribuer au remboursement

---

par une portion d'intérêt dans le navire, excédant la moitié de sa valeur. La licitation du navire ne peut être accordée que sur la demande des propriétaires, formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire, s'il n'y a, par écrit, convention contraire. » (C. de comm., art. 220.)

(1) *Sic* Dalloz, v° *Droit maritime*, n° 177.

Le Code de commerce déroge au principe général posé par l'article 1859 du Code Napoléon, puisque l'article 220 oblige les copropriétaires d'un navire à satisfaire aux décisions de la majorité. (Voy. Delvincourt, 2-181; Dageville, 2-151; Pardessus, t. III, 620.)

de la part de propriété du capitaine (*Vide infrà in notis*) (1).

S'il est constant que la majorité fait loi pour tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires, cette majorité est soumise à certaines règles.

Ainsi, la majorité ne peut forcer la minorité à contribuer pour sa portion à la cargaison du navire. L'assurance ne doit pas non plus être imposée par la majorité comme constituant un intérêt commun (2).

La majorité ne peut décréter l'aliénation volontaire du navire.

---

(1) Dans le sens de la négative, voy. Pardessus, t. III, n° 626; Delvincourt, t. II, p. 205, n° 7; *contrà*, Boulay-Paty, t. I, p. 337; Dageville, t. II, p. 250; Favard, v° *Capitaine*, § 2, n° 4; Devill. et Massé, v° *Capitaine*, n° 25. Nous adoptons cette dernière opinion.

(2) *Sic* Pardessus, t. III, 621 et 623; Boulay-Paty, t. I, p. 347.

L'armateur et copropriétaire d'un navire a le droit d'en faire délaissement tout entier, si l'assurance a été faite pour compte et qu'il ne soit pas contredit par les autres copropriétaires. (Trib. de comm. de la Seine, 4 janvier 1855; Lehir, 1855, 566.)

Par intérêt commun, on doit cependant entendre tout ce qui est relatif à l'entreprise et à la destination du voyage, au choix du capitaine et de l'équipage, à la fixation des gages, à la rédaction des instructions, à l'affrétement du navire. Mais lorsque la minorité refuse à contribuer aux frais de radoub, armement et mise hors du navire, la majorité peut se faire autoriser à emprunter pour le compte des refusants sur leur portion d'intérêt dans le navire. (Caumont, v° *Armateur*, n° 10; arg. de l'art. 233 C. de comm.; *sic*, Pardessus, t. III, n° 631; Boulay-Paty, 1-340.)

Voy. Valin, p. 302 et suiv.; Boulay-Paty, t. I, p. 341; Pardessus, t. III, n° 633; Aix, 23 février 1837; S. V., 37-2-270.

La majorité peut autoriser le désarmement du navire. (*Sic* Valin,

Les exemples que nous venons de donner en note font comprendre que lorsque la loi a voulu que la majorité engageât la minorité, elle n'entendait parler que des actes qui ne devaient pas froisser directement les intérêts des coparticipants.

Lorsque la majorité délibère dans la limite de ses droits, soit qu'il s'agisse d'un navire ou de plusieurs navires communs, son avis est exécutoire et applicable, quoique parmi les intéressés il y ait des femmes et des mineurs (1).

Toutefois, en ce qui touche la licitation, nous ferons

---

pages 307 et suivantes; Boulay-Paty, tome I, page 347; Dageville, 2-154.

Il est unanimement reconnu qu'on ne peut forcer la minorité à contribuer à la cargaison. Le cas pour la navigation du navire est bien différent : *Navis enim ad hoc paratur ut naviget.* Voy. l. XII, § 1, *de Usufruct.* et *Quemad.* Si la majorité ne peut obliger la minorité à contribuer à un chargement du navire, on décide toutefois, si le chargement a eu lieu, que la minorité a droit au fret à dire d'expert et à raison du chargement. (Voy. Dalloz, *Droit maritime*, n° 180; Valin, t. VIII, l. II; Delvincourt, 2-183; Boulay-Paty, 1-342; Pardessus, t. III, 621.)

S'il est certain que la majorité a le droit de déclarer que le navire sera réparé, elle ne peut fixer arbitrairement la nature des réparations à faire au navire et la quotité des dépenses qu'elles nécessiteront. (Aix, 23 février 1837; S. V., 37-2-270.)

L'armateur absent et qui ne laisse aucun pouvoir est présumé avoir autorisé le capitaine à pourvoir aux dépenses même dans le lieu de l'embarquement et avant le voyage commencé. (C. de comm., 232-233; Pardessus, t. III, n° 630.)

(1) Voy. Boulay-Paty, t. I, p. 363 et 366; Valin, p. 312.

bientôt connaître l'opinion de M. Pardessus, dans l'intérêt des tiers et des incapables.

Le copropriétaire du navire a le droit de vendre sa part; les autres propriétaires ne peuvent s'y opposer; ils n'ont pas même le droit de préemption ou de retrait s'il n'y a stipulation à cet égard (1).

Le droit de vente du navire est puisé dans le droit commun qui veut qu'on ne soit pas tenu de rester dans l'indivision.

Nemo invitus in communione manere cogitur.

Lorsque des propriétaires forment la moitié de l'intérêt total du navire, et sauf écrit ou convention contraire, ils peuvent en demander la licitation. (Article 220, Code de comm.) (2).

Et, dans ce cas, dit M. Pardessus (t. III, n° 623), si parmi les copropriétaires il se trouvait un mineur, un absent, un interdit, un héritier bénéficiaire, la masse d'un failli, il nous semble qu'on devrait observer les formalités qui sont relatives à la vente et à la saisie des navires (3).

La majorité peut donc s'opposer à la licitation, et, dans ce cas, le quirataire ou portionnaire de moitié est réduit à vendre sa part à ses copropriétaires ou à un tiers; les autres propriétaires ne peuvent s'y opposer ni, comme nous l'avons dit, exercer un droit de préemption ou de retrait (4).

---

(1) Voy. Devill. et Massé, v° *Navire*, n° 43; Pard., t. III, n° 623.

(2) Ordonn., 1681, l. II, tit. VIII, art. 5 et 6; C. Nap., 1686.

(3) Voy. même auteur, t. III, n°s 612, 616.

(4) *Sic* Pardessus, t. III, n° 323; *contrà* Valin, p. 311.

Valin, cependant (page 311), incline pour une opinion contraire.

394. On a prétendu que la copropriété d'un navire ne constituait pas une société en participation (1).

Cette copropriété, dit encore le tribunal de commerce de Marseille, 22 novembre 1824; *Journal de Marseille*, 5-1-33, ne peut être prouvée par témoins comme la société en participation; mais, voy. *contrà*, Lehir, *Des Armateurs*, p. 15.

Le gérant d'une association pour la participation d'un navire ne peut pas obliger ses coparticipants.

Lorsque le navire a été confisqué, la société en participation est dissoute par ce fait; mais le gérant doit à ses coparticipants une part de l'indemnité qu'il aurait reçue (2).

L'intérêt des sommes sociales court du jour de l'emploi qu'en a fait le gérant à son profit et non du jour de la demande en justice (3).

395. Le défaut de protestation par le consignataire contre le capitaine à la réception de la marchandise éteint toute action contre l'armateur, malgré tout accord entre le chargeur et le consignataire (4).

Le capitaine ne représente l'armateur que pour les affaires

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 31 mai 1833; *Journal de Marseille*, 14-1-97; *id.* 24 février 1840; *Journal de Mars.*, 19-1-222; Caumont, v° *Armateur*, n° 15.

(2) Cass. 17 avril 1838; S. V., 38-1-845.

(3) Rennes, 27 janvier 1826; Dalloz, n° 194.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 17 avril 1849; *Journal de Marseille*, 28-1-180; Code de comm., art. 435 et suiv.

du bord. En conséquence, un consignataire ne peut se dispenser de payer le fret sous le prétexte que l'expéditeur est l'armateur, et qu'à ce titre il serait responsable des avaries de la marchandise (1).

396. La construction d'un navire avec les débris de l'ancien ne donne pas un droit aux anciens propriétaires sur le nouveau navire.

En effet, d'après les articles 571 et 574 du Code Napoléon, le navire doit être la propriété du dernier constructeur, puisque la matière fournie est supérieure en valeur aux débris de l'ancien. Dans ce cas, toutefois, le constructeur doit aux coassociés leur part des vieux débris (2).

L'armateur qui est chargé de la gestion du navire est tenu d'avertir les propriétaires du changement dans le voyage primitif, afin que ceux-ci puissent faire l'assurance pour leur part dans le nouveau voyage (3).

397. La qualité d'armateur et celle de propriétaire du navire sont souvent confondues dans la même personne. Si l'armateur agit comme mandataire de ses coassociés, ses droits et ses devoirs sont réglés par le titre du mandat (4).

---

(1) Trib. de commerce de Marseille, 19 juin 1854; *Journal de Marseille*, 1854, 1-177.

(2) Voy. cependant, Rennes, 27 janvier 1826; Dalloz, v° *Droit maritime*, n° 194.

(3) Montpellier, 10 décembre 1835; S. V., 39-2-118.

(4) Voy. Lehir, *Des armateurs*, p. 22.

CHAPITRE XXXIX.

DE L'ABORDAGE.

Sommaire.

398. Importance des questions de l'abordage maritime; connexité avec l'abordage non maritime; qu'est-ce qui constitue l'abordage juridique?
399. Il existe plusieurs sortes d'abordages; pouvoir des juges; causes de l'abordage; expertise; dommages-intérêts;
400. Rédaction vicieuse de l'article 407, § 3, du Code de commerce;
401. Règles par rapport aux marchandises dans l'abordage douteux; règles dans le cas de l'abordage fortuit; navire et marchandises;
402. Le capitaine s'il n'est pas en faute n'est pas responsable; fautes du capitaine; preuves qu'il peut faire; est-il nécessairement en faute s'il a violé un arrêté sur la navigation?
403. Valeur du rapport du capitaine;
404. Règles qui décident de la faute en matière d'abordage;
405. Le capitaine peut-il s'affranchir de sa faute?
406. L'armateur est-il obligé de protester contre son pilote? Formalités à accomplir dans le cas d'abordage; doit-on protester si le navire a sombré? Opinion de MM. Dalloz et Sibille;
407. Des pourparlers interrompant la prescription ou fin de non-recevoir;
408. La preuve testimoniale supplée-t-elle la protestation? *Quid* du serment?
409. On ne peut opposer les articles 435, 436, si l'on y a renoncé;
410. Signification de la protestation dans les vingt-quatre heures par une personne ayant intérêt et qualité; armateur consignataire; A qui doit-être faite la protestation? Officier ministériel chargé de la protestation; signification à la mairie;
411 Quand le délai de vingt-quatre heures ne court-il pas? Impossibilité d'agir; jour férié; point de départ du rapport;
412. Le capitaine abordé en pleine mer doit-il rentrer au port du départ pour protester? Protestation pour naufrage et avaries;
413. De la demande en justice dans le mois; comment sont comptés les jours du mois; jours effectifs;
414. Utilité de certaines formules de procédure; mise en cause; conclusions;
415. Juridiction; compétence; compétence *ratione personæ*, *ratione materiæ*, civile, administrative, criminelle, territoriale;
416. Règles de procédure à suivre dans les abordages entre Français et étrangers dans les eaux françaises ou étrangères; résumé.

398. La rapidité des transports, la création de nouveaux

moyens de communication, occasionnent souvent des abordages malgré les découvertes nombreuses de la science, et soulèvent ainsi des questions de fait et de droit qu'il est très-utile d'apprécier, et qui complètent nos études sur le droit maritime (1). Ces questions, il est vrai, ont trait aussi bien à la navigation maritime qu'à la navigation intérieure ; mais nous ne pouvons ici scinder ce qui se rattache à cette dernière navigation, puisque l'abordage, dans la navigation maritime, n'est apprécié, sous ses vrais points de vue, qu'en le rapprochant de l'abordage non maritime.

L'importance de la matière nous obligera à citer le texte de certaines décisions.

L'abordage, pour mériter ce nom, doit résulter d'un choc ; le choc doit avoir lieu entre deux navires. Si l'une de ces deux conditions manque, il n'y a pas abordage dans le sens de la loi, dès lors les articles 435 et 436 du Code de commerce sont, suivant certains arrêts, inapplicables.

Cependant, la jurisprudence est partagée sur la première condition, le choc (2).

Ainsi, par exemple, il n'y a pas abordage légal si un bateau, passant à toute vitesse, occasionne la submersion d'un bateau de marchandises par le mouvement du flot.

---

(1) Voy. Dubernad, t. I, p. 628 ; Alauzet, t. II, p. 6 ; Emérigon, t. I, p. 408 et suiv., p. 618 ; Pardessus, t. III, n° 652 ; Vincens, t. III, liv. XII. chap. X, n° 7 ; Daviel, *Cours d'eau*, t. I, n° 293 ; Dalloz, v° *Droit maritime*, n° 2293 ; Caumont, v° *Abordage*, n° 6.

(2) Voy. jugement du trib. de comm, de Nantes, 27 mars 1852 ; trib. civil de Nantes, 17 août 1847 ; Rennes, 9 août 1851 ; Sibille, p. 29.

On a aussi argumenté sur la seconde condition, le choc entre deux navires. Le choc d'un navire contre un pieu ne peut donc être assimilé à un abordage.

Voici comment statue, à cet égard, l'arrêt de la Cour de Bordeaux du 17 mars 1830, à l'occasion de l'application des articles 435, 436 du Code de commerce (1).

« Attendu, sur la fin de non-recevoir proposée par la Compagnie du pont de Langon, et qui est prise de ce que les réclamations n'avaient pas été faites par qui de droit dans les vingt-quatre heures du sinistre, que le moyen repose exclusivement sur la supposition que le dommage dont le sieur Montluc sollicite la réparation, a été causé par un abordage ; qu'il faut donc rechercher le sens juridique du mot abordage, pour voir si la Compagnie du pont de Langon ne cherche pas à abuser de cette expression ;

« Attendu que presque tous les écrivains, qui ont fait des commentaires soit sur l'ordonnance de 1681, soit sur notre Code, s'accordent à définir l'abordage, le heurt de

---

(1) « Sont non-recevables, toutes actions contre le capitaine et les assureurs, pour dommage arrivé à la marchandise, si elle a été reçue sans protestation ; toutes actions contre l'affréteur, pour avaries, si le capitaine a livré les marchandises et reçu son fret sans avoir protesté ; toutes actions en indemnité pour dommages causés par l'abordage dans un lieu où le capitaine a pu agir, s'il n'a point fait de réclamation. » (C. de comm., art. 435.)

« Ces protestations et réclamations sont nulles, si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt quatre heures, et si, dans le mois de leur date, elles ne sont suivies d'une demande en justice. » (C. de comm., art. 436.)

deux vaisseaux, quel que soit le motif de ce choc; que si, laissant de côté les commentateurs, on consulte le texte de la loi, la lecture de l'article 407 démontre aussitôt qu'il faut que deux vaisseaux se heurtent pour qu'il y ait abordage; que cela résulte d'abord de ce que dans l'article le mot navires est au pluriel, d'où suit cette conséquence que le législateur n'a point eu en vue le choc d'un navire contre un corps quelconque; qu'ensuite l'article 407 disant que si l'événement a été fortuit, le dommage est supporté sans répétition par celui des navires qui l'a éprouvé, tandis que si l'abordage a été fait par l'un des capitaines, le dommage est payé par celui qui l'a causé; il devient évident de plus que là où deux navires ne se sont pas heurtés, là peut se trouver échouement, mais non pas abordage; que cette première vérité une fois établie, il est hors de doute que le bâtiment de Roucaud ayant fait naufrage, non sur un autre bâtiment mais sur un pieu placé dans la rivière de Garonne, auprès de la première pile du pont de Langon, et à une certaine distance de la rive gauche, la fin de non-recevoir indiquée dans les articles 435 et 436, n'est en aucune manière applicable à l'action introduite par le sieur Monthus;

« Confirme, etc. (1). »

M. Sibille (p. 33) se range à la doctrine de cet arrêt et il en tire la conclusion suivante qui nous paraît juste si l'on veut rester dans les termes de la loi :

« Par *navires*, la loi a entendu parler de toute embarcation servant à la navigation.

(1) Sirey, 1831, 2-341.

« D'où suit, qu'il n'y aurait pas abordage, comme le veut la loi dans le choc d'un navire, et,

« 1° Un bateau lavoir ;

« 2° Un bateau dragueur (1) ;

« 3° Un pont établi sur bateaux ;

« Un train de bois ;

« 5° Un ponton, placé sur les rivages des fleuves, pour le service des bateaux à vapeur et destiné à faciliter l'embarquement ou le débarquement des voyageurs ou des marchandises ;

« 6° Des bains flottant sur rivière (2).

---

(1) « Ce n'est pas un bateau affecté au transport des personnes ou des marchandises, nonobstant le nom qui lui a été donné de *bateau dragueur*, c'est une machine destinée uniquement à nettoyer ou creuser le lit des fleuves ou des canaux et les bassins des ports. — Ce qu'on appelle bateau, n'est qu'un des éléments qui entrent dans la construction de la machine. — Ces motifs ont déterminé le tribunal de la Seine, par un jugement du 4 juin 1851, à décider que la vente d'un bateau dragueur n'est pas assujettie à un droit fixe d'enregistrement comme les bateaux, mais à un droit proportionnel comme meuble. » (*Journal des Notaires*, n° 14,398.)

(2) « Leur destination est étrangère au commerce maritime et à la navigation. Ils sont à poste fixe et servent souvent de domicile à ceux qui les exploitent. Cela est si vrai, qu'ils ne sont pas considérés comme bateaux ; que, dans le cas de vente, ils sont soumis au droit proportionnel comme meubles, et non au droit fixe comme bateaux ou navires. » (Délibération de la Régie, du 14 juillet 1852 ; Dalloz, 1834, p. 52, 3° partie.)

Sic, Pardessus, t. III, p. 652 ; Vincens, t. III, liv. XII, chap. X, n° 7 ; Daviel, *Cours d'eau*, t. I, n° 298 ; Dalloz, v° *Droit maritime*, n° 2293 ; Bordeaux, 17 mars 1830 ; D. P, 31-2-240.

« Il faut en outre que les navires qui se heurtent soient tous deux dans des conditions de navigabilité.

« D'où suit, qu'il n'y aurait pas encore abordage dans le sens légal, entre un navire et,

« 1° Un autre navire échoué ;

« Le capitaine pourrait avoir une action contre l'administration, dont les agents auraient négligé de signaler l'existence de ce navire, contrairement aux règlements de la police des eaux ;

2° Un navire naufragé ;

Ce navire est à la merci des vents et des flots et abandonné de son équipage ; il échappe à l'action de son propriétaire et à son pouvoir.

399. Il existe plusieurs sortes d'abordages définis par la loi (1).

La violence des vents faisant heurter les navires l'un contre l'autre se présume toujours ; c'est à celui qui prétend le contraire à établir que le choc des navires ne provient point de fortune de mer (2).

Les juges sont aussi souverains appréciateurs des causes

---

(1) « En cas d'abordage de navires, si l'événement a été purement fortuit, le dommage est supporté, sans répétition, par celui des navires qui l'a éprouvé. Si l'abordage a été fait par la faute de l'un des capitaines, le dommage est payé par celui qui l'a causé. S'il y a doute dans les causes de l'abordage, le dommage est réparé à frais communs, et par égale portion, par les navires qui l'ont fait et souffert. Dans ces deux derniers cas, l'estimation du dommage est faite par experts. » (C. de comm. art. 407.)

(2) Valin, sur l'art. 10 *des Avaries ;* Caumont, *loco citato,* n° 9.

de l'abordage (1), et ils peuvent se dispenser d'avoir recours à une expertise, s'ils trouvent dans la cause des éléments suffisants de décision (2).

400. Suivant l'ordre du Code, l'abordage est fortuit, le résultat d'une faute, ou douteux, mais il convient mieux à notre discussion de parler d'abord de l'abordage douteux, fortuit, et ensuite de celui qui a occasionné la faute.

La rédaction de l'article 407, § 3, est vicieuse ; tous les jurisconsultes l'ont critiquée.

« La loi dispose, ici, dit Dalloz, non point comme son texte semble le dire, pour le cas où il y a doute sur les causes de

---

(1) Cass., 2 juillet 1828 ; id., 13 décembre 1842 ; P., 43-1-411.

(2) Cass., 13 décembre 1842 ; P., 43-1-410.

Le propriétaire du navire abordé a droit à la réparation des dommages, et à un intérêt légal de la valeur du capital du navire pendant les réparations. (Trib. de comm. de Marseille, 23 mai 1856 ; *Journal de Marseille*, 34-1-183.

Si le navire abordé a éprouvé la perte d'unité et de solidité, il lui est dû indemnité pour ce fait comme pour les réparations matérielles. (Bordeaux, 16 juillet 1856 ; *Journal de Marseille*, 34-2-164.)

Si un navire en se déplaçant pour le salut d'un autre navire, éprouve des dommages sans faute de la part du capitaine et de l'équipage, il doit être indemnisé par le navire dans l'intérêt duquel la manœuvre a été faite. (Caumont, v° *Abordage*, n° 17.)

Lorsque l'abordage a donné lieu à un jugement rendu à l'étranger, il n'est point opposable aux assureurs en France. (Paris, 23 juin 1855 ; Lehir, 1855, p. 553.)

Ce même arrêt décide que le dommage qu'un navire cause à un autre et pour lequel il est exercé un recours, n'est pas compris dans l'assurance qui n'est pas spéciale à ce risque.

l'abordage, car dans cette hypothèse, la présomption serait que l'abordage est fortuit, mais bien pour le cas où étant certain que l'abordage n'est pas fortuit, on ne peut néanmoins déclarer quel est le capitaine qui l'a occasionné (1). »

« *S'il y a doute dans les causes de l'abordage,* dit Delvincourt, ce qui me paraît exprimé d'une manière obscure; il semble, en effet, que tout abordage doit être présumé fortuit, tant que le contraire n'est pas prouvé et que par conséquent, il ne peut jamais y avoir *doute légal* sur les causes de l'abordage, mais il peut être certain que l'abordage n'est pas fortuit et cependant impossible de dire quel est le capitaine dont la faute l'a occasionné, et je pense que c'est là le cas de doute, dont veut parler notre article, car dès qu'il y a abordage, il faut bien que la loi commence par établir une présomption quelconque relativement à sa cause, et il paraît convenable de présumer le cas fortuit, c'est l'opinion de Valin sur l'article 10 des avaries ; si cela est, la présomption doit valoir jusqu'à ce que le contraire soit prouvé, mais alors que devra-t-on prouver, si ce n'est que l'abordage n'est pas arrivé par cas fortuit, et cela une fois constant, si l'on ne peut établir quel est le capitaine qui l'a causé, le dommage sera supporté également (2). »

Telle doit être en effet la vraie portée de l'article 407, § 3, du Code de commerce.

Dans le cas d'abordage douteux, les dommages sont répartis à frais communs et non proportionnellement à la

(1) Dalloz, nouv., p. 509.
(2) Delvincourt, t. II, p. 278.

valeur du corps et de la cargaison de chaque navire (1).

401. Quant au préjudice éprouvé par les marchandises, il est supporté par leurs propriétaires, puisqu'on ne sait s'il est dû à la fortune de mer (2).

En effet, en matière d'abordage douteux ou fortuit, et en ce qui touche les marchandises comme le corps du navire, les avaries sont simples et particulières et non avaries communes (3).

Les dommages dans l'abordage fortuit se règlent aussi bien pour le navire que pour la marchandise.

402. L'exception résultant de l'abordage fortuit serait rejetée si l'événement pouvait être évité, s'il a été précédé d'une faute. Mais si le capitaine n'a commis aucune faute, il n'encourt aucune responsabilité (4).

Un arrêt de Lyon du 15 février 1850, dans un cas particulier de faute, qui était imputé au navire qui avait éprouvé des avaries, s'exprime ainsi :

« Attendu en fait qu'il résulte des enquête et contre-

---

(1) Pardessus, t. III, p. 88 ; Vincens, t. III, p. 197 ; voy. *Journal de Marseille*, 30-2-50, et 33-2-27.

(2) Sibille, p. 70 ; Emérigon, chap. XII, sect. 14 ; voy. *Journal de Marseille*, 33-2-136.

(3) Sibille, p. 70, 111 ; Valin, sur l'art. 10 *des Avaries ;* Emérigon. t. I, p. 418 ; Boulay-Paty, t. IV, p. 502 ; Vincens, *Législ. comm.*, t. III, liv. XII, chap. X, n° 7 ; voy. *Journal de Marseille*, 33-2-27.

(4) Voy. Sibille, p. 44 et suiv.

Le droit romain punissait aussi la faute du capitaine. *Si in potestate nautarum fuit ne id accideret, et culpa eorum factum sit, lege aquilia cum nautis agendum.* (L. 29, ff., *ad legem aquil.*)

enquête, que le 11 février 1848, le *Sirius* descendait le Rhône en suivant la ligne droite, lorsque, sur les cinq heures du soir, il arriva devant l'île d'Aramon, à un endroit où le fleuve présente un coude qu'il était obligé de tourner; qu'il trouva alors devant lui et dans la ligne de sa marche, un bateau plat, appelé *sapine,* et chargé de marchandises, qui serrait de trop près la rive droite pour qu'il pût espérer pouvoir se placer entre cette rive et ce bateau; qu'il fut donc obligé, pour ne pas faire couler la sapine, ce qui aurait infailliblement eu lieu, s'il eût continué de marcher sur la rive droite, de se porter sur la rive gauche pour éviter de la rencontrer sur son passage; qu'il s'est maintenu pendant quelques instants, par la force du courant, dans cette nouvelle position, mais qu'il reprit bientôt la direction qui devait le ramener sur la rive droite, qu'il venait à peine de quitter; que ce fut à ce moment seulement qu'il aperçut devant lui, à une distance d'environ 100 mètres, le bateau à vapeur le *Neptune* qui remontait le fleuve; que le capitaine du *Sirius* s'empressa alors, pour éviter une rencontre avec le *Neptune,* de commander des manœuvres dans le but de suspendre ou d'arrêter sa marche, si cela était possible, mais que la rapidité du fleuve rendit ses efforts impuissants et que dès lors, par la direction qu'avait prise le *Neptune,* une rencontre entre les deux bateaux devenait inévitable; qu'en effet, s'il est constant que le *Neptune* avait d'abord remonté le fleuve en longeant la rive gauche, il est également parfaitement établi, qu'au moment où il avait aperçu le *Sirius,* il s'était écarté de cette rive, que les règlements et les usages lui assignaient, pour se rapprocher

de la rive droite qu'ils lui interdisaient; qu'il continua à marcher vers la rive droite, malgré la direction nouvelle du *Sirius* vers cette rive, et quoique les règlements et l'usage lui commandassent de conserver, dans cette circonstance, sa position sur la gauche et même de s'arrêter; que c'est par cette imprudente et fausse manœuvre qu'il a fini par occuper de toute sa longueur une grande partie de la largeur navigable du Rhône, rétréci en cet endroit par des graviers, et qu'il a pu dans cette position recevoir le choc du *Sirius* qui n'était pas parvenu, à raison de la rapidité du fleuve, à ralentir sa course; que cette rencontre s'est effectuée sur la rive droite du fleuve, et que c'est aussi sur le flanc droit du bateau le *Neptune* que le dommage qu'il a souffert a été produit, circonstance qui, à elle seule, signalerait très-visiblement que ce bateau s'était considérablement écarté de la rive gauche. »

La Cour ajoute dans son arrêt que le capitaine du navire abordé était seul en faute parce qu'il n'avait pas su garder sa position.

« Pourvoi de la Compagnie générale des bateaux du Rhône pour violation des articles 1382 et 1384 du Code Napoléon et 407 du Code de commerce. » Mais la Cour :

« Attendu que dans l'espèce, les juges de la cause en appréciant, comme ils en avaient le droit, les faits et circonstances constatés par les enquêtes, ont décidé que le capitaine du *Sirius* s'est conformé dans sa conduite et dans la marche qu'il a suivie, aux arrêtés du préfet sur la navigation et à tous les usages constamment adoptés, qu'il n'y a ni faute, ni négligence, ni imprudence à lui imputer;

que le malheur arrivé est le résultat de la force majeure; que l'arrêt ajoute que si des torts pouvaient être imputés à l'une des parties, ce serait au capitaine du *Neptune*, qui n'avait pas su conserver la ligne de direction qui lui était prescrite. »

« Attendu que cette décision de la Cour d'appel de Lyon n'a nullement méconnu les principes posés dans les articles 1382 et 1384 du Code Napoléon et 407 du Code de commerce : rejette (1). » (Voy. *infrà*.)

Si l'abordage résulte d'un quasi-délit, celui qui en est l'auteur répond du dommage causé aux navires et aux marchandises (2).

Le capitaine est responsable des gens de l'équipage (3).

Le capitaine est coupable quand il agit par impéritie, imprudence, négligence ou défaut de vigilance, ou bien enfin par inobservation des règles établies par un usage général et local (4).

---

(1) Arrêt de cass., du 14 janvier 1851 ; Dalloz, 1852, 1-134.

(2) Valin, 2, p. 183 ;Emérigon, 1, p. 414 ; Delvincourt, 2, p. 280; Boulay-Paty, 1, 404.

(3) Voy. Sibille, p. 51.

(4) Cass., 14 janvier 1850.

Le droit maritime qui, de tous les temps, dit M. Caumont, v° *Abordage*, a fait peser sur l'auteur de l'abordage, la réparation du dommage causé, soit par son fait, soit par sa négligence ou son imprudence, est reproduit dans l'art. 1383 du Code Nap., et plus spécialement dans le § 2 de l'art. 407 du Code de comm., qui porte que si l'abordage a été fait par la faute de l'un des capitaines, le dommage est payé par celui qui l'a causé.

Voici un exemple du défaut de vigilance, que nous empruntons au jugement du tribunal de commerce de Nantes, du 29 janvier 1851; ce jugement constate que l'abordage provenait de ce que le propriétaire de l'un des navires n'avait aucun homme en vigie sur l'avant du navire et était ainsi responsable de l'abordage :

« Considérant que la manœuvre fatale du brick *The Queen* ne peut être attribuée qu'à l'ignorance où ils étaient tous à bord de la position de là toue sur l'avant du navire, faute d'avoir un homme en surveillance à l'avant du navire ;

« Que cette mesure de précaution et d'humanité est de la compétence de l'officier commandant à bord et ne concerne pas le pilote, dont toute l'attention est dévolue à la bonne direction de la route, pour éviter les bancs et les rochers et autres obstacles sous-marins ;

« Attendu que la précaution de placer un homme en vigie, sur l'avant d'un navire faisant route et principalement au déclin du jour et dans la nuit, n'est point un usage particulier à la rivière de Nantes, dans lequel cas, le pilote eût dû en prévenir le capitaine, mais un usage général chez toutes les nations maritimes, sur tous les fleuves ou rivières, à l'entrée des rades et des ports et même à la mer, dans les parages fréquentés, où deux navires peuvent se trouver à contre-bord ;

« Attendu qu'il était inutile et d'aucun effet que les hommes de la toue submergée, aperçussent le brick *The Queen* puisque leurs voix ne pouvaient l'atteindre en raison du vent contraire et que tous leurs efforts étaient impuissants pour se retirer en dehors de la direction ;

« Attendu qu'un seul homme sur l'avant du brick *The Queen* aurait nécessairement aperçu la toue et d'un geste ou d'une parole aurait immédiatement indiqué le léger coup de barre à donner pour l'éviter;

« Attendu qu'il y a faute de la part du capitaine Hyrwin pour n'avoir pas pris, dans son navire faisant route à l'entrée d'un port, une précaution de salut public, impérieusement nécessaire et commandée par un usage général, etc., etc.. »

Nous avons vu plus haut que le capitaine n'était point en faute lorsque, notamment, il s'était soumis aux règles de la navigation.

Lorsque le propriétaire d'un navire est attaqué comme auteur de l'abordage, il peut même être établi qu'il n'y a pas faute de sa part, par l'admission à la preuve de ce chef, encore bien qu'un arrêté préfectoral sur la navigation ait été méconnu.

« Attendu, dit la Cour de cassation du 7 janvier 1852, sur le premier moyen tiré, au nom de l'ordre public, de la violation de l'arrêté préfectoral du 25 novembre 1847 sur la navigation du Rhône et de la Saône;

« Que si une contravention à un règlement administratif peut constituer une présomption de faute qui rende le contrevenant passible des conséquences d'un accident, il n'est pas possible d'admettre que cette contravention constitue une présomption *juris et de jure* n'admettant pas de preuve contraire;

« Que la simple présomption qui résulte de la violation de ce règlement met la partie qui y a contrevenu dans la nécessité de prouver que le dommage souffert est indépen-

dant de la contravention, et doit être attribué à la faute ou à la négligence d'un tiers ;

« Attendu que la Cour de Lyon, en ordonnant une enquête pour connaître les véritables causes de l'accident dont il s'agit, n'a point entendu écarter de la cause l'application de l'arrêté préfectoral, puisque l'arrêt énonce que les Compagnies d'assurances ne sont admises à la preuve que sauf et sous la réserve de tous les droits et moyens des parties qui leur demeurent respectivement réservés ; que sous ce rapport, l'arrêt attaqué n'a contrevenu ni au règlement administratif ni à la loi, etc., etc. (1). »

403. Le rapport du capitaine est d'une utilité incontestable dans l'appréciation des causes de l'abordage. Si le rapport non vérifié du capitaine n'est pas admis à sa décharge, il fait du moins pleine foi contre lui. (Art. 1356 C. Nap., 242 C. de comm.)

Un arrêt de la Cour d'Aix du 9 décembre 1836, apprécie ainsi la portée du rapport du capitaine.

« Attendu qu'il était établi d'une manière irréfragable, par les pièces du procès, que le capitaine Chieusse n'avait pas fait couper les câbles du navire le *Désiré ;* que la justification entière et complète de ce fait résultait, non pas seulement du journal des officiers du *Cygne* et des procès-verbaux par eux dressés, pièces si dignes de foi et de confiance, mais encore par des rapports du capitaine du *Désiré* lui-même, parfaitement concordants avec ceux des officiers du *Cygne ;* que le capitaine du *Désiré*, en effet, a consigné

---

(1) Dalloz, 1852, 1-19.

dans son rapport, ainsi qu'il était de son devoir de le faire, le détail très circonstancié du choc, des abordages et des nombreuses avaries, qui, accumulées les unes sur les autres, ont fini par faire sombrer son navire ; qu'il a même relaté dans son rapport l'abordage d'un navire belge, postérieur à l'abandon qu'il avait fait de son propre bâtiment ; qu'il y eût donc consigné de même le coupement de ses câbles, s'il avait eu lieu, etc.; que le silence de son rapport établit la non-existence de ce prétendu coupement de câbles ;

« Attendu que, dans les circonstances de la cause, ce rapport devait être considéré, par le tribunal, comme faisant pleine foi contre les demandeurs ;

« Qu'en effet, les assureurs, n'agissant que comme représentant les assurés et subrogés à leurs droits, par l'effet du paiement des primes, n'avaient que les moyens de preuves réservés *à ceux dont ils exerçaient les actions ;* qu'à ce titre, ils étaient non recevables contre des tiers à prouver outre et contre le rapport vérifié du capitaine leur mandataire. »

« Pourvoi, pour fausse application des articles 252 et 253 du Code de procédure, et contravention aux articles 247 et 384 du Code de commerce. »

« La Cour, attendu qu'il est reconnu et expressément déclaré par l'arrêt attaqué, *qu'il était établi d'une manière irréfragable, par les pièces du procès, que le capitaine Chieusse n'avait pas fait couper les câbles du navire le* Désiré ;

« Que la justification de ce fait a été puisée par la Cour,

non-seulement dans le journal des officiers du *Cygne* et dans les procès-verbaux par eux dressés, mais encore dans les rapports du capitaine du *Désiré* lui-même;

« Qu'en décidant, dans ces circonstances, *que la preuve des faits contraires n'était pas admissible*, la Cour n'a fait qu'une appréciation des actes et documents produits devant elle, appréciation qui rentrait dans ses attributions, et qu'elle n'a commis aucune violation de la loi, rejette (1). »

404. La règle qui détermine les présomptions d'après lesquelles un navire est réputé en faute, ressort des diverses législations et des usages.

M. Sibille (p. 207) mentionne dix-sept règles qu'il emprunte à nos meilleurs auteurs, aux plus forts praticiens, ou aux Codes étrangers. Nous allons les mentionner en en ajoutant quelques autres.

Deux navires se rencontrant doivent toujours aller à *tribord*, côté droit du vaisseau (2).

S'il y a abordage de deux navires naviguant, l'un vent arrière, l'autre vent au plus près, le capitaine du premier, s'il n'a pas pris toutes les précautions nécessaires, en est présumé responsable (3).

---

(1) Dalloz, 1838, 1-323.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 23 mai 1856; voy. aussi Aix, 19 novembre 1852; *Journal de Marseille*, 31-1-33, 34-1-183.

(3) Si deux navires naviguent, l'un vent arrière, l'autre vent au plus près, le capitaine du premier navire doit supporter le dommage s'il n'a pas pris les précautions nécessaires pour éviter l'abordage. (Rennes, 9 mars 1833; D. P., 35-1-388; *vide infrà*, p. 454 et 487.)

Dans ce cas même, le capitaine ne serait pas absous si l'autre na-

Un navire ne doit pas chercher à en dépasser un autre.

Si deux navires se présentent pour entrer au port, le plus éloigné doit attendre que le plus proche soit entré ; le plus petit des navires doit le céder au plus gros.

Le navire qui sort le second d'un port est censé avoir abordé celui qui est sorti le premier et qui a souffert de l'abordage.

Le navire qui sort du port doit faire place à celui qui entre.

Dans la navigation en rivière, les bateaux montant doivent faire place à ceux qui descendent, sur l'avertissement que ces derniers sont tenus de leur donner de se ranger et d'aller à terre.

La responsabilité des suites de l'abordage tomberait sur le navire descendant, s'il avait négligé d'avertir l'autre ; et sur ce dernier, s'il n'avait pas obtempéré à cet avertissement (1).

---

vire, par une prompte manœuvre, eût pu éviter l'abordage. (Cass., rejet, 7 juillet 1835 ; S. V., 35-1-840 ; voy. aussi trib. de commerce de Marseille, 15 avril 1856 ; *Journal de Marseille*, 31-1-242.)

Le navire qui navigue avec le vent sous-vergues doit manœuvrer pour éviter celui qui, venant, le sens contraire, serre le vent au plus près. (Trib. de comm. de Marseille, 9 décembre 1856 ; *Journal de Marseille*, 34-1-331.)

Le navire qui court à voiles déployées est présumé avoir par sa faute abordé celui qui, étant à la cape ou amarré en rade, n'a pu se mettre à l'écart, quand même celui-ci aurait été averti de se déplacer s'il en a été empêché par le défaut de temps, par crainte d'un plus grand danger ou autre motif légitime. (Arrêt du Parlement de Provence, 30 juin 1750 ; Caumont, v° *Abordage*, n° 18.)

(1) Caumont, n° 19. Valin disait : Par l'ordonnance des rivières

Est réputé en faute, le navire qui est mal placé dans le port ;

Le navire qui ne garde pas la distance prescrite.

Est en faute : le navire qui refuse de larguer son amarre pour laisser passer un autre bâtiment; mais un navire qui a intérêt à ce qu'un capitaine largue son amarre ne doit pas, sur le refus de celui-ci, se permettre de la couper de sa propre autorité, hors le cas de nécessité absolue. Il doit donc dans ce cas particulier s'adresser au capitaine du port ou au maître du quai (1) ;

Le navire qui étant à l'ancre près d'un autre, engagé dans les bas fonds, refuse de prendre position ailleurs, lorsque cela lui est possible;

Le navire mal amarré;

Le navire amarré dans un lieu qui n'est pas destiné à cet effet ;

Le navire dont les câbles sont insuffisants et qui est laissé sans gardien ;

Le capitaine qui refuse de lever son ancre pouvant nuire à un autre navire;

---

de l'année 1415, art. 19 et 20, celui qui descend la rivière répare le dommage fait à celui qui monte, s'il ne lui a crié : *Lay gésir lay*, c'est-à-dire va à terre, à quartier. (Voy. Valin, t. II, p. 184 ; jugement d'Oléron ; Cleirac, p. 71.)

(1) Boulay-Paty, 4-500 : *Si cum vi ventorum navis impulsa esset per funes anchorarum alterius, et nautæ funes præcidissent si nullo alio modo, nisi præcisis funibus explicare se potuit nullam actionem dandam* ; l. 29, ff. 3, *ad leg. aqui.*

Enfin le navire qui a ses ancres sans gaviteaux ni bouées (1).

Divers jugements ou arrêts mentionnent au surplus ces règlements. Voici le texte de l'un d'eux dans le cas de vent arrière et vent au plus près :

« Considérant, dit la Cour de Rennes (31 mai 1833), que, d'après tous les documents fournis au procès, il est constant que la galiote hanovrienne, naviguait vent arrière, tandis que la corvette l'*Ariane* avait le vent au plus près;

« Que suivant les usages de la marine, lorsque deux navires qui se trouvent dans cette position, ont une direction telle, qu'ils peuvent se rencontrer à un point d'intersection, c'est à celui de ces navires qui a le vent arrière, à prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter l'abordage, et qu'il doit manœuvrer de manière à passer en poupe de l'autre navire, s'il y a pour lui la moindre incertitude de savoir s'il pourra franchir, le premier, le point d'intersection;

« Qu'il est constant que le capitaine Wichmann a continué sa marche dans la même direction, sans prendre garde aux mouvements de la corvette, qui, du reste, n'a pas cessé d'avoir le vent au plus près. Que si, au moment où les navires s'approchaient, une manœuvre prompte exécutée par l'*Ariane* aurait pu empêcher l'abordage, il n'en est pas moins vrai que c'est la faute du capitaine Wichmann,

---

(1) Voy. Valin, II, p. 183, 184, 455, 578; Pardessus, t. III, p. 90, 91; Daviel, t. I, p. 264; Emérigon, t. II, p. 412; Laget de Podio, t. I, p. 346, 347; Caumont, v° *Abordage*, n° 14 et suiv.

ui aurait nécessité cette manœuvre, qui, d'ailleurs, ne ouvait être commandée, attendu la non-présence du capiaine Leray sur le pont;

« Considérant que si la faute de l'abordage doit être imutée au capitaine Wichmann, l'État ne peut cependant éclamer aucune indemnité, puisqu'ayant gardé le silence ur ce point jusqu'en cause d'appel, il serait déchu, aux ermes de l'article 435 du Code de commerce, et que d'ailleurs, cette demande devant être considérée comme nourelle, ne peut être formée sur l'appel, ne l'ayant pas été en première instance.

Pourvoi du capitaine Wichmann pour violation de l'aricle 1383 du Code Nap. et de l'art. 407 du Code de comm.

« Arrêt.

« Attendu que l'arrêt attaqué déclare en fait que l'accilent, dont les suites ont été l'origine et la cause du procès, avait été causé par la faute du demandeur en cassation, et que si le même arrêt admet en même temps qu'il y aurait eu possibilité de prévenir les conséquences de cette faute, il n'a pas considéré cette possibilité comme pouvant servir d'excuse et constituant elle-même une faute réciproque, d'où il résulte qu'il n'y a eu aucune violation de l'art. 1383 et 407, rejette, etc. (1).

405. Les capitaines ne peuvent d'avance s'affranchir à l'égard des tiers de leurs fautes par une stipulation spéciale (2).

---

(1) Arrêt du 7 juillet 1835.

(2) Rouen, 26 mai 1852; *Gazette des Tribunaux*, 3 juin 1852.

Mais, comme le dit avec raison M. Sibille (p. 62), la stipulation a une valeur légale en ce sens qu'elle établit la présomption d'irresponsabilité; le demandeur doit donc prouver.

Telle est, en effet, la doctrine implicite d'un arrêt de Rouen du 17 janvier 1846, dont les termes sont ceux-ci:

« Attendu que les questions qui divisent les parties sont celles de savoir, si l'abordage de l'*Éléonore-Philippine* par le *Boréas*, a eu lieu par cas purement fortuit ou par la faute d'un des capitaines de ces deux navires ou par celle du capitaine remorqueur, ou s'il y a doute dans les causes de l'abordage;

« Attendu qu'il résulte des faits et circonstances du procès que le remorqueur le *Rouennais* se trouvant au milieu du canal de la Seine, derrière l'*Érèbe*, a changé de direction pour le devancer, soit que la manœuvre fût nécessaire, parce que la marche du *Rouennais* était plus rapide que celle de l'*Érèbe*, et qu'elle fût sans péril, parce que la largeur du canal en cet endroit permettait cette déviation, soit, au contraire, que cette manœuvre fût hasardée dans le seul but de gagner de vitesse un concurrent qui se trouvait devant lui; que ce changement de route, quel qu'en ait été le motif, a été l'occasion et la cause de l'abordage; qu'il ne peut donc être attribué à un événement purement fortuit;

« Attendu que le *Boréas* se trouvait ainsi que l'*Éléonore-Philippine* à la remorque du *Rouennais;* que tous deux obéissant à la force qui les entraînait, le capitaine du *Boréas* ne pourrait être en faute, qu'autant qu'il aurait fait, par lui-

même et en dehors de l'action du remorqueur, une manœuvre qui l'aurait jeté sur le bâtiment abordé;

« Attendu qu'il n'est pas prouvé qu'il n'a pas obéi au commandement, *à babord tout,* donné par le remorqueur, mais qu'il est aussi constant qu'engagé dans un *bouillard* (1) il a été dans l'impossibilité de faire cette manœuvre;

« Attendu qu'il n'est pas suffisamment prouvé qu'il y ait eu faute de la part du capitaine remorqueur, soit par le changement de direction, soit par le motif qui l'y a déterminé;

« A l'égard de l'exception opposée par la Compagnie Rouennaise et résultant de la clause des polices signées par les capitaines remorqués;

« Attendu en fait qu'il s'agit de la responsabilité du capitaine du remorqueur, résultant du doute sur la cause de l'abordage; qu'on ne peut contester que par la généralité des termes dont s'est servie la Compagnie dans la clause dont il s'agit, elle n'ait voulu se mettre à l'abri des suites d'un tel événement;

« Que cette clause générale appliquée aux faits de la cause, était licite;

« Que les capitaines ont contracté sous cette condition, qu'ils doivent l'exécuter;

« Dit et juge que les avaries souffertes par le *Boréas* et l'*Éléonore-Philippine,* seront supportées par moitié par les

---

(1) Tournant d'eau désigné dans la basse-Seine, sous les noms de contre-courant, verbole, bouillard.

deux capitaines, décharge la Compagnie Rouennaise de toute responsabilité. (1). »

406. Lorsque l'abordage a lieu, il oblige à certaines formalités que la loi prescrit dans son article 436 du Code de commerce, si l'abordage n'est pas purement fortuit; mais le capitaine et l'armateur n'ont pas besoin de protester contre le pilote ou le mécanicien qui est en faute ; cette protestation est surabondante. Le jugement suivant du tribunal de commerce de Marseille a prononcé ainsi dans les termes suivants, le 16 août 1842 :

« Attendu qu'il résulte des faits de la cause et des déclarations des témoins entendus à l'audience, que l'abordage qui a eu lieu entre les bateaux à vapeur l'*Hérault* et le *Commerce*, dans la journée du 2 août, a eu pour cause la négligence du sieur Wade qui a fait une manœuvre entièrement opposée à celle dont il avait reçu le commandement; que le sieur Wade est par conséquent responsable des dommages que les sieurs Théron ont dû supporter par suite de l'abordage ;

« Attendu que l'obligation prescrite par l'article 436 du Code de commerce, de protester en cas d'abordage, n'est applicable qu'à celui qui a éprouvé le dommage, à l'encontre du capitaine du navire qui l'a occasionné et ne sau-

---

(1) Voy. autre arrêt de la même Cour, du 8 mai 1845; Recueil de cette Cour, 1845, p. 214.

Si, dans l'usage, le capitaine a stipulé qu'il ne sera pas responsable en cas d'abordage, le défaut de stipulation le soumet à toute responsabilité. (Trib. de comm. du Havre, 17 juillet 1843.)

rait être appliqué à celui-ci, à l'égard de son subordonné contre qui il aurait un recours à exercer, etc. »

« Au surplus, dit M. Sibille p. 87, pour toutes sortes d'embarcations employées soit à la navigation maritime, soit au commerce, dans les ports, fleuves ou rivières, quand leur port d'attache est situé dans la circonscription de l'inscription maritime, il y a nécessité, en cas d'abordage, d'observer les dispositions des articles 435 et 436 du Code de commerce.

« L'embarcation fût-elle armée au bornage, et fût-elle dépourvue de mâts et de voiles (1).

« On n'excepte que les bateaux établis en rivière pour le passage, moyennant péage, ceux de plaisance ou à l'usage des propriétaires, pour desservir leurs propriétés ou effectuer le transport de leurs produits. »

Suivant certains jurisconsultes, la loi n'aurait imposé les formalités des articles 435 et 436, que pour le cas d'avaries; d'où la conséquence, qu'il n'y aurait aucune formalité à remplir si le navire a sombré; mais on doit aussi protester si le navire a sombré.

« Considérant, dit un arrêt du 18 thermidor, 1° que l'art. 8, tit. XII de l'ordonnance de la marine s'applique à toute demande, pour raison d'abordage, et par conséquent, qu'il doit recevoir son exécution, lors même que, par suite de cet accident, le navire est naufragé;

« 2° Qu'il est encore décidé, par l'arrêt attaqué, que les

---

(1) Consultez un arrêt du 21 janvier 1853; *Gazette des Tribunaux*, 22 janvier 1853.

demandeurs ont pu agir dans les vingt-quatre heures, contre le capitaine Massé; ce qui est prouvé par le fait non contesté que ce dernier est resté, pendant quelques jours, dans le mouillage de Mortagne. »

Mais suivant la Cour de Rennes, du 5 février 1838, la submersion totale du navire dispenserait de protester, et voici les raisons qu'en donne la Cour :

« Considérant que la brièveté du délai, pour réclamer la réparation de l'avarie résultant de l'abordage, n'a d'autre motif que d'empêcher d'imputer à l'auteur de cette avarie le dommage résultant d'avaries postérieures ; que ce motif cessant d'exister pour le cas de submersion du navire abordé, la déchéance doit cesser également ;

« Adoptant les motifs des premiers juges, confirme. »

M. Dalloz rapporte (v° *Droit maritime*, chap. IX, § 2) une consultation qu'il a donnée sur la question qui précède et qui n'est autre que la doctrine de la Cour de Rennes.

M. Dalloz défendait un jugement du tribunal de Livourne, qui affranchissait de la prescription dans le cas de naufrage.

« Nous avons pensé, avec le tribunal de Livourne, dit M. Dalloz, que la déchéance n'est relative qu'aux actions en indemnité pour dommages et avaries, et que le cas infiniment plus grave et plus rare de naufrage, ou perte entière du navire, demeure sous l'empire des règles du droit commun. Cette distinction nous paraît reposer sur la lettre et sur l'esprit de la loi. Le but unique des auteurs de l'ordonnance de 1681 et du Code de commerce, en établissant la très-courte prescription dont il s'agit, a été de protéger le

commerce maritime, contre l'extrême facilité avec laquelle une avarie, causée par un accident quelconque postérieur à l'abordage, pourrait être attribuée à cet abordage même, qui, cependant, y aurait été étranger. Or, ce motif parfaitement concevable pour les simples dommages ou avaries causés par l'abordage, manque complétement d'application au cas où l'abordage a entraîné la perte totale du navire, car alors le navire n'est plus susceptible d'être endommagé par aucun accident ultérieur, puisqu'il est abîmé au fond des eaux. C'est l'évidence même, et cette impossibilité d'appliquer le motif de la loi, au cas qui nous occupe, suffirait à elle seule pour écarter la prescription exceptionnelle et rigoureuse que la loi établit ici.

« Mais la lettre de la loi n'est pas moins décisive que la pensée qui a inspiré le législateur.

« Que dit l'article 435 du Code de commerce?

« Après avoir établi une fin de non-recevoir : 1° à l'égard de toutes actions contre le capitaine et les assureurs pour dommages arrivés à la marchandise, si elle a été reçue sans protestation ; 2° relativement à toutes actions contre l'affréteur pour avaries, si le capitaine a reçu son fret sans avoir protesté, l'article déclare aussi non recevables toutes actions en indemnité pour dommages causés par l'abordage, dans le lieu où le capitaine a pu agir.

« Les mots *pour dommages causés par l'abordage* rapprochés de ceux *pour avaries et pour dommages causés à la marchandise,* qu'on lit dans ce texte, ne rendent-ils pas saillante la volonté du législateur et ne semblent-ils pas dispenser de tout commentaire? Ce n'est pas que nous préten-

dions que le mot *dommage,* dans son acception générique, n'offre un sens très-large, et ne puisse s'appliquer à la perte totale du navire comme aux détériorations ou avaries qu'il peut avoir éprouvées ; car l'article 407 en posant le principe de l'indemnité dans un cas de sinistre, occasionné par l'abordage de deux navires, emploie le mot *dommage* dans ce sens général. Mais on sait que les expressions de la loi veulent être entendues de bonne foi, avec la pensée qui les a dictées, et, à nos yeux, il est manifeste que cette expression a été employée par l'article 435 dans son acception restreinte.

« Le mot *dommage* signifie, dans cet article, une détérioration, une avarie plus ou moins considérable ; il est exclusif du cas de perte totale du navire ; cela n'est pas contestable, relativement aux deux premiers paragraphes de l'article où le législateur emploie tour à tour et indifféremment le mot *avarie* et le mot *dommage.*

« Comment pourrait-on supposer que cette expression a été employée avec une acception différente dans le troisième paragraphe du même article?

« De ces réflexions qui jaillissent tout naturellement de la lettre et de l'esprit de la loi, il faut conclure que les art. 435 et 436 n'ont eu en vue, dans la déchéance rigoureuse qu'ils ont établie, que les cas les plus ordinaires de l'abordage, ceux où il ne cause que de simples avaries, et qu'ils ont laissé, dans les termes du droit commun, le cas rare et infiniment plus grave où l'abordage entraîne la perte totale du navire.

« Cette opinion professée par Émérigon (t. II, p. 304) et adoptée d'ailleurs par un jugement du tribunal de Saint-

Malo, de décembre 1808, que citent et approuvent MM. Laporte et Boucher (t. I, p. 33), se justifie encore par l'économie même des règles que présente le Code de commerce.

« En effet pour des réclamations d'un intérêt fort au-dessous de celui que représente la perte totale d'un navire, les plus courtes prescriptions établies n'approchent pas de l'extrême brièveté de celle dont il s'agit dans les articles 435 et 436.

« L'action en délaissement du navire ou des objets assurés peut être signifiée, selon les distances, dans deux ans, un an, et tout au moins dans les six mois de la nouvelle de l'événement, aux termes de l'article 373 du Code de commerce, qui ne distingue pas entre la perte du navire par suite d'abordage ou par toute autre cause. Comment voudrait-on que l'action en indemnité pour la perte du navire et de la cargaison fût prescrite dans les vingt-quatre heures? Outre sa rigueur excessive, cette interprétation de la loi conduirait à une sorte d'anomalie et de contradiction qui ne permet pas de l'admettre. »

« La Cour de Florence, appelée à prononcer pour l'un ou l'autre de ces systèmes, a adopté celui de M. Dalloz. »

M. Sibille n'est pas de cet avis, et son opinion que nous adoptons, est défendue par les considérations suivantes :

« Abstraction faite des influences qu'une partie exerce sur l'avocat qu'elle consulte, dit M. Sibille (p. 94), et pour quiconque raisonne froidement, il est impossible de donner son adhésion à la doctrine de M. Dalloz. Il a contre lui le texte de la loi, qui ne distingue pas. Et pourquoi le dommage, dans le troisième paragraphe de l'article 435, ne

s'entendrait-il pas de la perte totale aussi bien que de l'avarie partielle? Recherchant, en outre, les motifs de la loi, si M. Dalloz en cite un qui est le plus saillant et que Valin a signalé pour les cas les plus ordinaires de la navigation, ne peut-on pas en donner un autre plus puissant, que Valin ne repoussait pas et que Boulay-Paty résumait ainsi : « Que toutes les fins de non-recevoir avaient été établies dans l'intérêt bien entendu du commerce et de la navigation, pour imprimer aux opérations de ce genre la célérité qui est nécessaire au négociant, afin qu'il sache de quels fonds il peut disposer pour continuer ses vastes entreprises, et qu'il ne s'arrête pas, par la crainte de contestations tardives, dans des spéculations nouvelles. »

Les articles 435 et 436 sont applicables même à l'Etat, de la part d'un Français contre un étranger, ou bien même entre étrangers (1). (*Vide infrà.*)

L'exception tirée des articles 435 et 436 n'est pas une nullité fondée sur l'article 173 du Code de procédure civile (Sibille, p. 99) (2), ni une déchéance seulement, c'est une

---

(1) Sibille, p. 96.

(2) La question a été jugée dans ce sens par arrêt de la Cour d'Aix, du 4 janvier 1890 :

« Considérant que l'art. 173 du Code de procédure, dont Salavy, père et fils, excipent pour soutenir que le capitaine et les assureurs, n'ayant pas fait valoir devant les premiers juges, la fin de non-recevoir tirée de l'art. 435 dont ils cherchent à se prévaloir aujourd'hui, ne sont plus recevables à la présenter en cause d'appel, n'est applicable qu'aux vices de forme, d'exploits et d'autres actes de la procédure, mais ne saurait l'être, lorsqu'il s'agit d'un droit foncier ou de

prescription qui peut être invoquée en tout état de cause(1). (Art. 2224, Cod. Nap.)

407. Sur la valeur des pourparlers comme interrompant la prescription, M. Boulay-Paty, 4-608, s'exprime comme suit :

« Si des propositions d'accommodement avaient eu lieu entre parties, et qu'en conséquence on eût différé de faire ses réclamations dans les vingt-quatre heures, la fin de non-recevoir ne serait point acquise. Mais il faudrait que la preuve de ces pourparlers fût justifiée par écrit ou par l'aveu des parties; elle ne serait point admise par témoins. »

Valin dit aussi, tome I, page 323 :

« S'il y a eu des pourparlers qui aient empêché d'intenter l'action dans les vingt-quatre heures, la fin de non-recevoir n'aura pas lieu (2); mais la preuve de ces pourparlers n'est pas, selon moi, recevable par témoins, il n'y a

---

l'extinction de ce droit, par le défaut d'usage dans le temps déterminé par la loi; que dans ces derniers cas, la règle générale, qui permet de déduire en cause d'appel les moyens négligés et omis en première instance, reprend toute sa force. »

M. Dalloz, *Droit maritime*, p. 761, dit :

« Cette décision nous paraît bien rendue, et l'on a rejeté avec raison le moyen qui était fondé sur l'art. 173; il s'agissait, en effet, d'une déchéance ou exception de prescription, dont la portée était tout autre que celle des fins de non-recevoir, dont il est parlé dans cet article 173. »

(1) Sibille, p. 102.

(2) Voy. *Journal de Marseille*, 33-2-27.

que la ressource de s'en rapporter au serment de la partie adverse. »

On sait que nous avons enseigné qu'en matière commerciale nous croyons la preuve admissible ; ici, cependant, cette doctrine ne trouverait pas sa place d'une manière générale.

408. En effet, suivant M. Sibille, page 104, la preuve testimoniale ne peut être admise quand il n'y a pas de protestation, puisque le défaut de protestation est une présomption de la culpabilité du capitaine qui n'a pas protesté, et qu'on ne peut prouver contre la présomption légale qui dénie l'action en justice. (Code Nap. art. 1352.)

M. Boucher, page 706, ne veut pas que dans le même cas on puisse prêter serment :

« Je ne pense pas, dit-il, qu'aujourd'hui on fût admis à déférer le serment ; je pense, au contraire, qu'abstraction faite du vernis de mauvaise foi dont se couvrirait celui qui le refuserait, il serait bien fondé dans son refus. En effet, la prescription est une présomption légale ; or, la présomption légale dispense de toute preuve, et nulle preuve ne peut être admise contre. Donc, on ne peut obliger quelqu'un à faire un serment contre cette présomption, ou tendant à la détruire. »

Mais voici, pour cette argumentation, en ce qui touche le serment les objections de M. Sibille :

« La réponse est bien simple, la déchéance prononcée par les articles 435 et 436 est une *prescription*, et en matière de prescription le serment peut être déféré. » (Code Nap. art. 2275.)

Il est vrai que si l'on admet que la fin de non-recevoir dont nous nous occupons est une prescription, l'article 2275 paraît d'abord pouvoir être invoqué. Mais cependant il est juste de faire observer que l'article 2275 se réfère à l'article 2274 et aux précédents qui ne parlent point de la prescription des articles 435, 436 ; nous inclinons donc vers l'opinion de M. Boucher.

409. La fin de non-recevoir ne peut plus être opposée si on y a renoncé tacitement ou expressément. (Code Nap. art. 2221.)

La fin de non-recevoir tacite ou expresse résulterait de la constitution d'un tribunal arbitral, de la nomination d'un expert dans le compromis, pour apprécier le dommage, des offres réelles.

Mais la péremption du compromis fait disparaître toute renonciation. (Code de proc. civ., art. 401 ; Code Nap., art. 2247) (1).

En effet, le compromis doit évidemment être considéré comme un acte de procédure dans le sens de l'article 401 du Code de procédure civile.

La fin de non recevoir édictée par les articles 435, 436, ne peut être suppléée d'office par le juge. (Code Nap. article 2223.)

Une enquête, des procès-verbaux de constatation, ne peuvent tenir lieu de la signification de la protestation.

Ainsi, lorsque la protestation n'est pas signifiée dans les vingt-quatre heures, on peut opposer comme fin de non-

---

(1) Sibille, p. 106.

recevoir cette absence de formalités. Telle est la doctrine de l'arrêt suivant.

« Attendu, dit la Cour de Rouen (2 mars 1842), qu'en admettant comme réclamation suffisante le rapport fait par Jeannin devant le suppléant du juge de paix de Quillebeuf, le 18 juillet, jour du sinistre, cette pièce ne peut néanmoins empêcher la déchéance prononcée par l'article 436, car elle n'a pas été signifiée au capitaine Doucet dans les vingt-quatre heures, ce qui eût pu avoir lieu, puisqu'il existe deux huissiers dans le canton de Quillebeuf et que Pont-Audemer n'est distant de cette localité que d'un myriamètre et demi. »

La protestation doit être faite, dans les vingt-quatre heures, par une personne ayant qualité et qui ait intérêt (1).

L'armateur est considéré comme le mandataire tacite des consignataires, alors même qu'il s'est chargé de faire passer les marchandises à un nouveau port, après les avoir transportées au premier port ou au port désigné; c'est ce qu'exprime la Cour de Rennes.

« Considérant, dit la Cour de Rennes (3 août 1832), confirmant un jugement du tribunal de Nantes, que, de l'aveu de toutes les parties, l'abordage imputé au navire *l'Américain*, par les consignataires des marchandises venant par le navire *la Nouvelle-Betty*, transportées sur la gabare *le Crépuscule*, n° 12, patron Toutblanc, a eu lieu le dimanche 21 août 1830, vers quatre heures du soir; que, dès le lendemain 22, le patron Toutblanc avait fait sa déclaration

(1) Sibille, p. 118 et suiv.

'avaries au greffe du tribunal de commerce; que le même)ur 22 août, A. Genevois, armateur de *la Nouvelle-Betty*, vait fait à Lemasne et à Trottier fils, armateurs du navire '*Américain*, et au capitaine Foucaut, commandant ledit ıavire, une protestation en forme relativement au dommage ésultant de cet événement, et protestant contre tout ce qui ›st à protester;

« Considérant que si Genevois doit être, dans les cir-;onstances de la cause, considéré comme *le mandataire au noins tacite des consignataires*, l'effet de la protestation)ar lui faite devra leur profiter;

« Considérant, sur ce point, que l'usage établi sur la place de Nantes est que l'armateur du navire, lors même qu'il ne doit sa marchandise qu'à Paimbœuf, se charge néanmoins d'envoyer la marchandise aux consignataires à Nantes; qu'à cet effet, et sans avoir besoin de demander leur consentement, il frète des gabares aux frais des consignataires, choisit les gabariers, les met en œuvre, transborde la marchandise sans en donner connaissance aux consignataires, et continue ainsi jusqu'à destination à Nantes; que c'est ainsi que Genevois avait agi pour les marchandises mises à bord de sa gabare n° 12, et que son mandat tacite équivalait, aux termes de l'article 1372 du Code Napoléon, à un mandat exprès, lui donnait et lui imposait même le devoir de protester dans l'intérêt des consignataires et de gérer leur affaire et les dépendances, jusqu'à ce qu'ils puissent le faire eux-mêmes; que les consignataires peuvent donc à bon droit invoquer en leur faveur la protestation signifiée par Gene-

vois; qu'enfin ils ont eux-mêmes protesté aussitôt qu'ils l'ont pu faire, c'est-à-dire les 23 et 24 août, et qu'ils ont par là ratifié le mandat tacite légalement imposé à Genevois;

« Considérant qu'il importe peu que le patron de la gabare n'ait point signifié de protestation le 22, puisque ce patron n'était que l'agent de Genevois; que le mandant a toujours le droit d'agir à défaut du mandataire, et que Genevois ayant protesté, a rempli, au profit des consignataires le vœu de la loi, d'où il suit que la fin de non-recevoir est mal fondée. »

110. La protestation doit être notifiée au capitaine comme auteur du quasi-délit et responsable de tout le dommage même sur ses biens personnels, et à l'armateur comme civilement responsable jusqu'à concurrence de la valeur du navire et du fret.

On pourrait cependant signifier la protestation au capitaine seulement comme représentant l'armateur, ou à l'armateur seul comme étant le mandant du capitaine (1).

Si le capitaine est privé du commandement du navire par suite d'un embargo, on peut encore diriger contre lui la protestation.

Sur ce point, la Cour de Bordeaux, 31 juillet 1833, a statué ainsi :

« Attendu que le capitaine a un mandat légal pour exercer pendant le voyage les actions relatives au navire ainsi que pour y défendre;

(1) Sibille, p. 126.

« Attendu que si, par l'effet d'embargo, le capitaine n'é-
t plus responsable de la conduite de son navire, puis-
'un pilote avait été placé à son bord par l'administration
la marine, il en résulte que cette administration est de-
nue responsable du fait de son préposé, mais que cette
rconstance n'a pas privé le capitaine de sa qualité, ni
éjudicié à la validité des actes que les tiers lui ont adres-
s de bonne foi;

« Attendu que le sinistre est arrivé le 14 novembre 1832,
ıe le lendemain, Noël a fait sa déclaration et formé sa de-
ande contre le capitaine, et que par là, il a satisfait,
ıtant qu'il était en lui, aux dispositions des art. 435 et 436;

« Attendu qu'en admettant que le jugement du 21 no-
embre 1832 dût obliger Noël à former sa réclamation contre
marine, dans les délais prescrits par les articles 435 et
36, ce jugement ne pouvait avoir cet effet qu'autant qu'il
ıi aurait été signifié, et qu'il a assigné l'administration de
marine, le 12 décembre 1832, avant qu'il en ait été fait
ucune signification (1). »

Pourvoi en cassation :

« La Cour,

« Attendu en droit, que sont non-recevables toutes ces
ctions en indemnités pour dommages causés par l'abor-
age dans un lieu où le capitaine a pu agir, s'il n'a point
ait et signifié de réclamation dans les vingt-quatre heures,
t si, dans le mois de sa date, cette même réclamation n'a
as été suivie d'une demande en justice;

---

(1) Bordeaux, 31 juillet 1833.

« Et attendu qu'il est constant et reconnu en fait par l'arrêt attaqué, que l'abordage du bateau du capitaine Noël, Feuillas, par la galiote *le Félix*, du capitaine Kramer est arrivé le 14 novembre 1832 ; que le lendemain 15, et ainsi dans les vingt-quatre heures du sinistre, Noël a fait sa réclamation contre le capitaine Kramer ; qu'enfin le 12 décembre suivant, et ainsi dans le mois de sa réclamation, Noël a intenté sa demande en justice contre l'administration de la marine, demanderesse en cassation, et cela, après que par jugement du 21 novembre précédent (1832), le même Noël avait été débouté de sa demande en indemnité par lui portée contre Kramer, par le motif que l'administration de la marine avait mis l'embargo sur le navire hollandais, et qu'elle y avait mis à bord un pilote-lamaneur, qui le dirigeait au moment de l'abordage;

« Que dans ces circonstances, en écartant la fin de non-recevoir proposée par l'administration contre l'action en indemnité dirigée contre elle par Noël, l'arrêt a fait une juste application des articles 435 et 436 ;

« Attendu que c'est à tort que l'administration de la marine a prétendu que c'était à elle-même et non pas au capitaine hollandais Kramer, que le capitaine Noël aurait dû signifier sa réclamation le lendemain du sinistre;

« En effet, il est constant et reconnu en fait par l'arrêt attaqué que c'est l'administration de la marine, qui, à la suite des ordres supérieurs, a mis l'embargo sur le navire hollandais ; que Noël, toujours étranger à cet embargo, n'en pouvait connaître ni le fait ni les conséquences ; que malgré cet embargo, le capitaine Kramer n'avait pas été privé

de sa qualité ; que c'est de bonne foi que Noël lui a adressé, comme aurait pu faire un autre tiers quelconque, sa réclamation ; qu'enfin Noël a satisfait autant qu'il était en lui, aux dispositions des articles 435 et 436 (1). »

M. Sibille, page 131 et suivantes, explique, au point de vue des nullités, avec cette érudition remarquable qui caractérise son ouvrage, quel est l'officier ministériel qui doit notifier la protestation, et quelle est la personne à qui elle doit être remise (2).

La signification à la mairie de la commune de la personne attaquée est valable.

C'est ainsi que l'a jugé le tribunal de commerce de Nantes, le 9 septembre 1851.

« Attendu qu'il est reconnu par les deux parties qu'un abordage a eu lieu en Loire, le 6 décembre dernier, à six

---

(1) Arrêt de cassation du 19 mars 1834 ; voy. Rouen, 2 mars 1842 ; Emérigon, t. II, p. 236.

« Cette prescription, dit cet auteur, ne court que depuis que le capitaine, dont le navire a été abordé, aura pu agir. D'où il suit que si l'abordage arrive en pleine mer ou dans un lieu où il n'y a point de juge, la prescription sera suspendue jusqu'à ce qu'on ait le moyen de se pourvoir en justice. »

Et M. Sibille, page 148, ajoute.

« Les termes de l'ordonnance semblent restrictifs, et cependant Valin et Émérigon n'hésitaient pas à enseigner que la prescription n'était pas moins applicable à l'abordage en pleine mer qu'à celui arrivé dans un port ou en rivière, sous la condition toutefois de ne faire courir le délai de vingt-quatre heures que du jour où le capitaine a pu agir. »

(2) Voyez art. 68 et 419 du Code de procédure civile.

heures du soir, près le Pellerin, entre le paquebot de la Loire, n° 5, capitaine Aude, et le lougre *le Michel-Ange*, capitaine Conam ;

« Attendu que le capitaine Aude a protesté à raison des avaries arrivées à son navire, et notifié sa protestation dans le délai légal, le lendemain 7 décembre, au capitaine Conam, mais en déposant la copie aux mains de M. le maire du Pellerin, par suite du départ du navire *le Michel-Ange ;*

« Attendu que le capitaine Conam soutient que cette protestation serait nulle, en ce qu'elle n'aurait pas été notifiée à la personne du capitaine, ou remise à son bord, et que son navire étant parti peu après le sinistre, la notification ne pouvait plus lui être faite que dans le lieu où il aurait été rencontré ultérieurement, ou à son domicile, ou à celui de l'armateur, et non à la mairie de la commune du Pellerin qu'il n'habite pas ;

« Attendu que dans une collision entre deux navires en cours de voyage, lorsque le navire abordant continue sa route, le capitaine du navire abordé ne saurait être astreint à notifier immédiatement sa protestation ; que la loi ne lui impose pas l'obligation de signifier son acte plutôt à telle heure qu'à telle autre, pourvu qu'il le soit dans le délai légal ; qu'il serait souvent impossible de le faire de suite par la non-présence sur les lieux d'un officier ministériel qui a seul le droit d'instrumenter, et en outre impraticable, si le navire abordé, par exemple, était chargé, comme dans l'espèce, d'un service public pour le transport des voyageurs ;

« Attendu que le capitaine doit protester dès qu'il a sa

liberté d'action; que cette liberté commence à l'instant où il a pu descendre à terre, que son service le lui permît ou non; que le délai de vingt-quatre heures pendant lequel il doit protester, est impératif pour lui, et que la loi ne se préoccupe en aucune façon du point de savoir si celui qui doit recevoir la notification est ou non sur les lieux;

« Attendu que la protestation est ordonnée dans un délai aussi restreint, dans l'intérêt même du capitaine abordant, non pas seulement pour que ce dernier soit prévenu des dispositions de la partie lésée à réclamer ultérieurement une indemnité pour ses avaries, mais par une considération beaucoup plus puissante, pour que le capitaine abordé ne puisse lui réclamer par la suite, comme occasionnés par l'abordage, la réparation de dommages provenant de toute autre cause;

« Attendu que l'impossibilité d'agir doit être absolue et matérielle, comme dans le cas où l'abordage a lieu en pleine mer, et non purement relative, parce que le capitaine aurait continué son voyage, et qu'on ne pourrait plus lui notifier à sa personne ou à son bord;

« Attendu que, si cette protestation était suspendue par une impossibilité relative, il en résulterait que cette prescription de vingt-quatre heures aurait commencé à courir pendant quelques heures, tant que les deux capitaines seraient restés en présence du port du Pellerin, et qu'ensuite elle aurait été interrompue par le départ du navire, et jusqu'au moment où la partie lésée aurait pu retrouver le capitaine du navire abordant, ou qu'il aurait été informé de la demeure du capitaine ou de son armateur, ce qui se-

rait inadmissible en droit, et qu'en outre, dans l'hypothèse où cette prescription n'aurait pas commencé à courir, ou qu'elle serait interrompue, les tribunaux ne seraient jamais fixés sur son point de départ, ou sur le moment précis où l'impossibilité relative aurait réellement cessé ;

« Attendu que, si d'après le droit commun, tous exploits doivent être faits à personne ou domicile (art. 68 du Code de proc. civ.), ce principe s'applique aux causes civiles ordinaires et non aux causes maritimes, pour lesquelles on a créé dans notre législation des exceptions, soit pour la notification des actes, soit pour la compétence des tribunaux; qu'il est constant que par une fiction légale le marin a son domicile à bord de son navire ; qu'il est justiciable, pour tous les actes relatifs à son expédition maritime, des tribunaux du lieu où il n'est que passagèrement ; et qu'enfin, d'après l'article 418 du même Code, on peut lui signifier des exploits à bord de son navire qui n'est qu'un domicile de convention ;

« Attendu que ces exceptions doivent se concilier avec le droit commun, et que, s'il n'est trouvé personne au domicile réel comme au domicile fictif, c'est le cas, d'après l'article 68 du Code de procédure civile, à défaut du voisin qui veuille ou puisse recevoir la copie, de la déposer en mairie ;

« Attendu que dans un cas d'abordage, pendant le cours d'une navigation, c'est au capitaine dont le départ précipité forme obstacle à la délivrance de la copie, à savoir que la remise a dû être effectuée à la mairie du port le plus voisin du sinistre, et que c'est là qu'il doit la prendre;

« Attendu que la loi, en donnant un mois au capitaine pour former sa demande en justice, alors qu'elle n'accordait que vingt-quatre heures pour la protestation, à peine de déchéance, indiquait ainsi que la première formalité à accomplir après un sinistre ne devait pas souffrir de retard, et que, pour la seconde, il fallait laisser plus de latitude afin de découvrir la demeure du capitaine ou de l'armateur du navire abordant, quoique la partie lésée fût en situation d'agir plus activement, le tribunal le plus voisin du sinistre étant compétent ;

« Déboute le capitaine Conam de ses conclusions, etc. »

Le tribunal de Nantes, par application de cette même doctrine, et le 4 février 1852, a déclaré une protestation tardive, parce que d'abord elle n'avait pas été faite à la mairie du lieu le plus voisin du sinistre.

Si le navire était soumis à une quarantaine, évidemment le capitaine ne pourrait agir (1).

411. Nous lisons encore dans Émérigon, t. II, p. 335, le passage suivant :

« Les exploits et actes de justice ne peuvent être faits les jours de fête à moins qu'il n'y ait péril en la demeure ; telle est la doctrine générale, mais il faut distinguer :

« Lorsque pouvant agir un jour utile, on a attendu le dernier jour, si ce dernier jour est une fête, et qu'on ne trouve point d'huissier qui veuille exploiter, c'est tant pis pour celui qui n'a pas prévu ce qu'il devait prévoir. La loi ne survient pas et ne se rend point indulgente à celui qui

(1) Sibille, p. 146.

s'est laissé *empresser*, et tomber par sa faute et négligence dans la nécessité et angustie du temps : *Qui se arctavit*, comme dit la loi, § 2, *si quis tamen*, ff. *si quis cautio ;* c'est ainsi que parle Brodeau en l'endroit cité.

« S'il s'agit d'une prescription de courte durée qui tombe en entier ou presque en entier dans des jours de fête, la raison de la loi cesse, et l'on se trouve au cas de la règle, *Non valenti agere, non currit prescriptio*.

« Robert, *Rer. jud.* lib. IV, cap. XV, rapporte un arrêt qui décide que la prescription de vingt-quatre heures, établie par la coutume de Paris, en matière de retrait lignager, avait été suspendue pendant le temps qu'on faisait la procession de Sainte Geneviève.

« Le 7 décembre 1751, un navire ancré dans le port de Marseille fut abordé par le vaisseau *l'Espérance*, capitaine Icard. La requête présentée par le plaignant fut décrétée le soir du même jour ; on ne trouva aucun huissier pour l'exploiter, le lendemain était la fête de la Conception. Le 9, la requête fut signifiée. Le capitaine Icard excipait du laps de vingt-quatre heures, il disait que l'exploit aurait dû et pu être fait le jour même de la fête, à cause de l'urgence du cas. Mais, d'après les principes que je viens d'établir, son exception fut rejetée par sentence du 17 du même mois, et l'action fut admise. »

« Dans ce délai de vingt-quatre heures, dit Valin, au reste, quoique fatal, ne sera pas compris le jour du dimanche qui s'y rencontrera, *l'ordonnance ne le disait pas*, de même de la fête chômée, la raison étant égale. »

« Mais il doit résulter, dit Vazeille, page 259, des articles

53, 781 et 1037 du Code de procédure civile, que les prescriptions, même les plus courtes, et tous délais, peuvent arriver à leur terme, un jour de fête légale; on doit agir la veille, ou obtenir la permission d'agir le jour de la fête; la loi ne retranche pas plus de délai qu'elle accorde ou qu'elle impose le temps des fêtes, qu'elle n'en retranche l'intervalle des nuits pendant lequel il n'est pas permis d'agir. »

La prescription n'est donc que exceptionnellement suspendue par le jour férié (1).

« En effet, M. Boulay-Paty (4-609) déclare que cette fin de non-recevoir de vingt-quatre heures est suspendue par l'occurrence d'un jour de dimanche ou de fête *si*, pour signifier sa protestation, le capitaine *n'a pu se faire autoriser* du président du tribunal, conformément à l'article 63 du Code de procédure; il se trouve au cas de la règle, *Contrà non valentem agere, non currit prescriptio.* »

Voici, à l'appui de cette doctrine, un jugement du tribunal de Paimbœuf, en date du 7 mai 1836:

« Attendu que sont non-recevables, suivant l'article 435 du Code de commerce, toutes actions en indemnité pour dommages causés par l'abordage dans un lieu où le capitaine a pu agir, s'il n'a pas fait de réclamation;

« Que les réclamations doivent, à peine de nullité, d'après l'article 436 du même Code, être faites et signifiées dans les vingt-quatre heures;

« Attendu que l'abordage dont se plaint le demandeur a

(1) Voy. Rouen, 2 mars 1842; Aix, 24 nov. 1852, et *infrà*.

eu lieu le 30 avril dernier au matin devant le Pellerin ou la Martinière, où les navires s'arrêtèrent à très-peu de distance l'un de l'autre ;

« Que le capitaine Legal a pu former sa réclamation au Pellerin, chef-lieu de canton, où réside un huissier ;

« Que rien n'établit qu'il ait été dans l'impossibilité d'agir de suite ;

« Que c'est à tort qu'il prétexte, que non seulement il ne connaissait pas le nom du défendeur, mais qu'il ne savait même pas le nom de son navire ;

« Que les noms des navires étant écrits à la poupe, suivant la loi, il lui était facile de connaître le nom dont il avait besoin, dit-il, pour former sa réclamation ;

« Qu'au reste, il n'avait pas besoin nécessairement de connaître immédiatement ce nom, puisque l'essentiel était, pour l'exécution de la loi, de fixer par écrit les avaries souffertes, de déclarer qu'il réclamait au sujet de ces avaries, et de signifier sa réclamation au maire du lieu, en cas d'absence ou d'éloignement du navire qui avait fait l'abordage, sauf à former plus tard sa demande en justice ;

« D'où suit que, conformément à la loi, il devait former sa réclamation dans les vingt-quatre heures de l'abordage ;

« Que la circonstance que le lendemain du jour de l'abordage était un jour de fête légale, ne pouvait prolonger le délai que la loi lui accordait, puisque, aux termes de l'article 1037 du Code de procédure civile, les significations peuvent être faites les jours de fête légale, en vertu de permission du juge, dans le cas où il y a péril en la demeure ;

« Qu'au surplus, en écartant du délai le jour de fête

légale, la réclamation n'aurait pas encore été faite dans les vingt-quatre heures de l'abordage, puisqu'elle n'a été faite que le 2 mai, à cinq heures du soir, et que l'abordage a eu lieu le 30 avril au matin;

« Qu'en effet, le délai doit se compter d'heure à heure, et ne peut commencer à courir après l'expiration du jour où l'abordage a eu lieu, autrement il pourrait arriver que le délai serait quelquefois de deux jours, dans le cas, par exemple, où l'abordage aurait eu lieu de grand matin, ce qui serait contraire à la loi, qui a fixé clairement un délai d'un nombre d'heures suffisant pour former la réclamation;

« Qu'il en était ainsi sous l'empire de l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681, à laquelle le Code de commerce n'a rien innové en ce point;

« Qu'ainsi, pour se conformer à la lettre et à l'esprit de la loi, dont le but, par la fixation d'un bref délai, est d'empêcher les surprises, c'est-à-dire d'empêcher autant que possible que l'on puisse faire considérer comme résultant d'un abordage, des avaries qui n'auraient été souffertes qu'après, il faut décider que la réclamation faite par le capitaine Legal, le 2 présent mois, est nulle pour avoir été faite après l'expiration dudit délai de vingt-quatre heures, et, par conséquent, ce capitaine est non-recevable dans son action contre le capitaine Gautier. »

Ce jugement a été confirmé par la Cour de Rennes, le 28 novembre 1836.

M. Sibille fait les réflexions suivantes à la suite de cet arrêt:

« Je crois qu'il faut établir une distinction : ou le délai

de vingt-quatre heures commence à courir du moment où le capitaine peut agir, et alors celui-ci doit mettre à profit le laps de temps, quelque restreint qu'il soit, à cause de la nuit ou du jour férié, et solliciter au besoin la permission de notifier son acte pendant le jour férié, s'il n'a pu le faire la veille.

« Ou le délai n'ayant pas commencé à courir avec la nuit et le jour férié, on ne le fait partir que du premier jour utile.

« Pour mieux faire comprendre notre raisonnement, citons un exemple : Un abordage arrive le samedi à sept heures du soir, en hiver, c'est-à-dire à une heure où il n'est plus permis à l'huissier d'instrumenter, la déchéance ne serait pas acquise, le lendemain dimanche à pareille heure, quand même le capitaine eût pu obtenir la permission du juge. Avec ces deux circonstances de nuit et de jour férié, le délai de vingt-quatre heures ne compterait qu'à partir d'une heure légale, à savoir, du lundi matin, six heures.

« Supposons, au contraire, que cet abordage ait eu lieu le samedi à midi, le capitaine, s'il peut agir dès le moment du sinistre, ne disposerait en réalité que de quelques heures pour se mettre en règle, ou encore, cette prescription de vingt-quatre heures, dans laquelle sont déjà comprises les heures de la nuit, ou toutes celles pendant lesquelles l'huissier n'instrumente pas, serait réduite, d'après ce système, à six heures, sauf à recourir au juge pour signifier dans le jour férié.

« Cette prescription, contrairement à l'article 2260, se compte par heure et non par jour.

« Si cet abordage arrivait dans les premières heures qui précèdent le jour férié, en prolongeant le délai au lundi matin, le capitaine aurait ainsi un délai de plus de vingt-quatre heures.

« Si la loi eût voulu proroger le délai, à cause du jour férié, elle eût parlé, commme elle l'a fait dans l'article 162 du Code de commerce. Cet article, après avoir ordonné que le protêt serait fait le lendemain de l'échéance, ajoute : Si ce jour est un jour férié légal, le protêt est fait le jour suivant.

« Comme elle l'a fait encore dans les articles 4, titre II, et article 1er, titre VI, du décret des 6 et 22 août 1791, exigeant, en cas de relâche forcée, que le capitaine fasse son rapport au bureau de la régie sur les causes de l'événement, dans les vingt-quatre heures de son arrivée au port, sous peine de 500 fr. d'amende, et déclarant que le délai de vingt-quatre heures ne court point les dimanches et jours de fêtes.

« Il est vrai que le délai de vingt-quatre heures, dont il faut diminuer les heures de la nuit, ou toutes celles pendant lesquelles l'huissier n'instrumente pas, sera réduit quelquefois la veille d'un jour férié à quelques heures si, par exemple, l'abordage a lieu le samedi à quatre heures.

« Ce peu de temps suffira au capitaine qui a sa liberté d'action pour notifier cet acte ou se disposer à le faire pour le lendemain, en se précautionnant de l'ordonnance du juge.

« On n'a pas besoin de répéter que la protestation faite tardivement n'est pas toujours annulée.

« Les tribunaux se montreront très-larges dans l'appréciation des difficultés qu'éprouvera le capitaine pour se conformer aux prescriptions de la loi. L'absence de l'officier ministériel, son éloignement du lieu du sinistre, sa maladie, son interdiction, sa suspension, l'absence du juge, les recherches faites pour le rencontrer, seront autant d'obstacles qui auront empêché le capitaine de notifier son acte dans la soirée du samedi ou pendant le jour férié.

« Mais si l'abordage était arrivé, ou que le capitaine ne fût libre d'agir qu'après l'heure où l'huissier ne saurait instrumenter (art. 1037), et que le lendemain fût un jour férié, la prescription ne prendrait cours que du surlendemain, qui serait le premier jour utile, elle n'aurait pas commencé à courir le samedi, et elle aurait été suspendue pendant le jour férié. »

Tel est aussi l'avis de M. Pardessus, tome Ier, n° 240.

« Si le délai accordé pour conserver le droit est d'un ou quelques jours qui tous se trouveraient fériés légalement, la déchéance ne peut être opposée à celui qui, *dès le premier jour utile*, a rempli les conditions exigées (1).

Le délai de vingt-quatre heures, quand le capitaine a pu agir, ne court-il que du jour où son rapport est clôturé?

« La question, dit M. Sibille, page 163, présentera quelque intérêt dans le cas où l'abordage, arrivant la veille d'un jour férié, le temps dont le capitaine pourrait disposer serait absorbé par la confection du rapport, et si la clôture

---

(1) Cass., rejet, 28 novembre 1809; Denevers, vol. 1809, p. 499.

n'avait lieu qu'après l'heure où l'huissier n'instrumente plus, le délai pour la protestation aurait-il couru la veille du jour férié, ou ne courrait-il que du premier jour utile qui serait le lendemain du jour férié?

« Entre toutes ses obligations, le capitaine doit remplir celle qui lui est impérieusement recommandée sous peine de déchéance; il y a moins d'inconvénient pour lui à négliger de faire son rapport, qui, après l'expiration du délai, peut être irrégulier, mais non frappé de nullité, que de le voir s'exposer à perdre toute action contre l'auteur des avaries qu'il aurait essuyées dans l'abordage, en ne protestant pas sur-le-champ. »

M. Dalloz, v° *Droit maritime*, n° 230, pense que le délai de vingt-quatre heures ne court qu'après la confection du rapport du capitaine; mais il faut, à notre avis, suivre l'opinion de M. Sibille.

412. Le capitaine qui a été abordé en mer est-il obligé de rentrer au port du départ, lorsqu'il n'en est pas très-éloigné, pour faire sa protestation? Nous ne le pensons pas : le capitaine a le droit de continuer sa route, et sa protestation ne sera pas tardive quoique faite quelques jours après le sinistre, si elle est notifiée dans les vingt-quatre heures de son arrivée au port.

« Il reste à savoir, dit Valin, tome Ier, page 323, si un bâtiment chargé pour Marans, Rochefort ou quelque autre endroit voisin, ayant été abordé hors de la rade, en un mot, dans sa route, mais de manière que le dommage n'est pas capable de l'empêcher de continuer son voyage, le maître est obligé de retourner aussitôt dans le port pour former

son action dans les vingt-quatre heures, ou, s'il peut achever son voyage, sans s'exposer à perdre le droit de demander raison du dommage qu'il a reçu?

« Je pense qu'il peut, dans ce cas, continuer librement son voyage, et que, moyennant qu'il intente son action dans les vingt-quatre heures de son arrivée dans le port de sa destination, si cela est possible, il sera à couvert de la fin de non recevoir; à tout événement, il faut qu'il use de diligence, et qu'à son arrivée il ait soin de protester au greffe, s'il y en a, sinon par devant notaire; de se pourvoir, s'il prévoit qu'il ne puisse pas intenter son action dans les vingt-quatre heures. La raison est que la circonstance du voyage commencé met naturellement le maître dans l'impuissance d'agir, ou ce qui est la même chose, excuse pleinement son inaction, à cause qu'il ne pourrait relâcher pour se plaindre de l'abordage, sans augmenter considérablement la perte par les dommages-intérêts que causerait la relâche, et qu'on serait en droit de lui reprocher l'affectation qu'il aurait eue de relâcher, étant en état de continuer sa route. »

Les vingt-quatre heures pour protester, après abordage, s'appliquent aussi bien au naufrage qu'aux avaries (1).

Nous avons dit que le capitaine n'était pas déchu de son droit s'il n'avait protesté que lorsqu'il l'avait pu (2); mais

(1) Ordonnance de 1681, art. 8, tit. XII; Cass., 5 messidor an XIII; *Contrà*, Emérigon, chap. XIX, section 16; voy. Caumont, v° *Abordage*, n 26.

(2) Un jugement du tribunal de commerce de Marseille, du 9 dé-

l'appréciation de cette possibilité appartient aux tribunaux, c'est ce qui ressort du jugement suivant du tribunal de commerce de Marseille du 8 janvier 1857 :

« Attendu que les articles 435 et 436 du Code de

---

cembre 1856, juge que le capitaine n'est obligé de protester que lorsqu'il a découvert les auteurs du dommage. Voici le texte de cette décision :

« Attendu que le capitaine Liccioni oppose à la demande du capitaine Artaud une fin de non-recevoir tirée des articles 435 et 436 du Code de commerce, qu'il y a donc lieu d'examiner s'il est fondé dans son exception ;

« Et sur ce :

« Attendu que, si la loi a voulu, dans le but d'en assurer la sincérité, que les réclamations à raison d'un abordage fussent faites dans les vingt-quatre heures qui suivent l'événement, l'équité demandait que l'on ne prescrivît ce délai que lorsqu'au moment de l'abordage le capitaine se trouvait dans un lieu où il pouvait agir, ainsi que l'a reconnu le législateur dans le troisième paragraphe de l'article 435 du Code de commerce ;

« Qu'il est donc juste de reconnaître que, lorsqu'à la suite d'un abordage en pleine mer, le capitaine dont le navire a éprouvé des dommages se trouve séparé du navire qui les lui a occasionnés, sans pouvoir le reconnaître, le capitaine du navire abordé ne peut être considéré comme ayant pu agir au moment de son arrivée dans son port de destination, alors qu'il ne peut signifier utilement une protestation et une demande en justice, puisqu'il ignore le nom du navire et du capitaine à l'encontre de qui il veut réclamer ;

« Attendu qu'il a été établi aux débats que le 19 septembre dernier, à six heures du matin, le capitaine Artaud, commandant *le François et Andréa*, se trouvant de seize à dix-huit milles des terres, par le travers de San-Remo, fut abordé par un navire qui lui a occasionné de fortes avaries, et que, d'après le dire dudit capitaine

commerce disposent que les protestations et réclamations d'indemnité pour dommages causés par l'abordage dans

---

Artaud, il ne reconnut pas, lors de l'événement, le navire qui l'avait abordé;

« Attendu que le 3 octobre, jour de son arrivée à Marseille, le capitaine Artaud a fait, pardevant M. le président et au greffe du tribunal de céans, le rapport voulu par la loi, et que lors de cette déclaration, en racontant les circonstances de l'abordage qu'il avait essuyé, il n'a pu donner le nom du navire et du capitaine, les ignorant à ce moment; que la déclaration de l'événement faite par le capitaine Artaud indique d'une manière évidente son intention de protester et prouve que si, lors du rapport, il avait connu les noms du navire et du capitaine, il n'aurait pas manqué de les faire connaître;

« Attendu que le 15 octobre, par suite de la description qu'il avait faite du navire qui l'avait abordé, et des renseignements pris, le capitaine Artaud ayant eu lieu de croire que ce navire était *le Puget*, capitaine Liccioni, s'empressa ledit jour de protester à l'encontre dudit capitaine, et de le citer à comparaître devant le tribunal de céans; que le capitaine Liccioni étant à ce moment absent du port de Marseille, les formalités prescrites par le paragraphe 8 de l'article 69 du Code de procédure civile ont été régulièrement remplies;

« Attendu que le 8 novembre, le capitaine Artaud ayant été avisé que le navire *le Puget*, capitaine Liccioni, était arrivé en ce port, s'empressa de donner connaissance audit capitaine de sa protestation du 15 octobre, signifiée au parquet de M. le procureur impérial, et le cita de nouveau à comparaître devant le tribunal de céans, à l'audience du 10 novembre dernier, et que c'est à la suite de cette citation que les parties se trouvent en présence à l'audience de ce jour;

« Qu'en l'état des circonstances ci-dessus mentionnées, la fin de

un lieu où le capitaine a pu agir, sont nulles, si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt-quatre heures;

« Attendu que c'est dans la journée du 10 décembre

---

non-recevoir invoquée à l'encontre de la demande du capitaine Artaud ne saurait être admise; qu'en effet il a été établi d'une manière certaine qu'aussitôt qu'il a pu agir, c'est-à-dire qu'il a connu les noms du navire *Puget* et du capitaine Liccioni, le capitaine Artaud s'est empressé de protester, et que citation a été donnée dans le mois qui a suivi cette protestation; qu'en conséquence, l'exception invoquée au nom du capitaine Liccioni doit être repoussée.

« Au fond :

« Attendu que des rapports faits par le capitaine Artaud et le capitaine Liccioni, il résulte qu'au moment de l'abordage le vent était au sud-ouest; que, par la route indiquée par chacun d'eux, *le François et Andrea* allait au plus près du vent, tandis que *le Puget* courait grand largue, les bonnettes dessus;

« Attendu qu'il est de principe que le navire qui a le vent sous vergues doit manœuvrer de manière à éviter le navire qui est au plus près; qu'en conséquence *le Puget* a fait faute en abordant *le François et Andrea*, et, en vertu du deuxième paragraphe de l'article 407 du Code de commerce, le capitaine Liccioni est responsable des dommages qu'il a occasionnés audit navire;

« Attendu, toutefois, que la somme réclamée par le capitaine Artaud, à titre de dommages-intérêts, n'est pas pleinement justifiée; qu'en outre, le tribunal ne trouve pas dans la cause les éléments nécessaires pour en faire une équitable appréciation; qu'il y a donc lieu préparatoirement de nommer un expert pour procéder à l'examen et à l'évaluation du dommage souffert par *le François et Andrea;*

« Par ces motifs, le tribunal déboute le capitaine Liccioni de son exception à l'encontre de la demande du capitaine Artaud; et de même suite admet, dès à présent, le capitaine Artaud dans sa de-

qu'est survenu, au port du Frioul, l'abordage qui fait l'objet de la réclamation du capitaine Bonifaci ;

« Attendu que ce n'est que le 12 décembre, c'est-à-dire, après l'expiration du délai fixé par la loi, que le capitaine Bonifaci a formulé ses prétentions et réclamations ; que par suite elles ne sauraient être admises, l'impossibilité d'agir n'étant nullement établie ; qu'au contraire, les communications de la ville avec le port de Frioul sont si faciles et si promptes que le capitaine Bonifaci pouvait protester utilement dans le délai voulu ; qu'il est donc non-recevable à réclamer aujourd'hui ;

« Par ces motifs, le tribunal déboute le capitaine Bonifaci de sa demande, comme non-recevable, et met sur icelle le sieur Provençal et le capitaine Benoît hors d'instance et de procès avec dépens. (*Journal de Marseille*, 1857, 1er et 2e cahiers, 1re partie, p. 17.) »

---

mande en dommages-intérêts à l'encontre du capitaine Liccioni; toutefois, ordonne que par le capitaine Rougemont, expert à cet effet nommé d'office, serment préalablement prêté, il sera procédé à l'évaluation sur les comptes et documents du dommage souffert par *le François et Andrea*, par suite de l'abordage dont s'agit, lequel expert dressera un état des réparations faites ou à faire et des objets remplacés, en tenant compte, toutefois, dans l'évaluation qu'il fera, de la différence du vieux au neuf; du tout dressera rapport, lequel fait et déposé, parties plus amplement ouïes s'il y a lieu, être statué ce que de droit; commet M. le président pour recevoir le serment de l'expert; condamne le capitaine Liccioni aux dépens du présent. » (*Journal de Marseille*, 1856, 11e cahier, 1re partie, p. 331 et suiv.)

413. On sait qu'après la protestation, il faut faire une demande en justice dans le mois. Qu'entend-on par une demande en justice?

Voici comment la Cour de cassation, 7 novembre 1822, s'est prononcée sur la signification qu'il faut donner à ces mots : *demande en justice :*

Suivant elle, une requête à fin de nomination d'experts et de constatation n'a pas ce caractère.

« La Cour, vu les articles 435, 436, considérant que, dans les cas prévus par ces articles, l'assuré est déchu de tous droits contre l'assureur, si, dans le mois à dater du jour de ses protestations, il n'a pas formé une demande en justice; qu'en toute matière contentieuse, on ne peut entendre, par demande en justice, que celle formée par un individu contre un autre qui est cité dans les délais prescrits par le Code de procédure civile, à comparaître en justice pour répondre aux conclusions prises contre lui; qu'ainsi le sens évident de l'article 436 est que l'assuré doit former une demande contre l'assureur, avec ajournement devant un tribunal, etc. »

M. Dageville critique cet arrêt, parce qu'il imposerait à l'assuré une mesure impraticable dans les voyages de long cours. Sans doute, on peut invoquer contre M. Dageville les dispositions de la loi, mais faut-il reconnaître au moins que la loi est défectueuse faute de prévision? Nous ne le pensons pas; car évidemment l'article 436 ne pourra être appliqué s'il y a eu impossibilité d'agir, et il appartient aux juges, pour ce cas, de donner à la loi sa véritable portée.

Le point du départ pour le mois dans lequel doit être in-

tentée la demande en justice part, en dehors de l'exception ci-dessus, de la date de la protestation. (C. comm., 436.)

Le jour est *à quo* et *ad quem*.

Suivant M. Troplong, *Des Hypothèques*, n° 295, réfutant Merlin, le jour *à quo* n'est pas compris dans le délai. Ainsi un abordage a lieu le 1er juillet, la protestation est notifiée le 2, le mois commence du 3.

M. Sibille, p. 175, adopte l'opinion de M. Troplong.

Mais le dernier jour du mois, appelé *ad quem*, est compris dans le délai. (Art. 2260, 2261, Code Nap.)

Si le dernier jour est férié (1), celui qui doit agir en justice est obligé de faire ses diligences pour ne pas encourir la déchéance (2).

Si la demande doit être formée dans le mois, comment doit-on supputer les mois? Suivant l'usage, les mois doivent être réputés avoir le terme qu'ils ont réellement, et non plus trente jours, comme l'ont voulu certains auteurs.

Ainsi la règle est fixée dans l'article 132 du Code de commerce (3).

---

(1) Sibille, p. 176.

(2) Les jours fériés ne sont pas imputables sur le délai de vingt-quatre heures. Aix, 24 novembre 1852; D. P. 54-5; voy. Caumont, *De l'Abordage*, n° 26.

(3) *Sic* Troplong, *Prescriptions*, 2, p. 392; *Hypothèques*, 3, p. 407; Vazeille, p. 257; Delaporte, *Nouveau Dunod*, p. 178; Carré, nos 2221 et 2353; Paris, 9 août 1811; J. P. 1811, p. 537; Turin, 12 février 1813; Paris, 12 avril 1809; id. 6 novembre 1815; *Contrà*, Colmar, 16 février 1810.

Sur ces diverses questions, au surplus, et notamment sur la per-

114. Le bon résultat d'une poursuite dépend quelquefois du mérite de la procédure. Ainsi, lorsque en temps utile les poursuites sont dirigées contre des personnes non responsables, mais que celles-ci ont appelé en cause l'auteur du fait dans l'instance qui est pendante, on doit prendre des conclusions contre celle-ci.

C'est ce qu'explique l'arrêt suivant de la Cour de Rennes, du 9 août 1851 :

« Considérant que le dommage éprouvé par Malsang est le résultat d'un abordage ; que l'action en réparation de ce dommage tombait dès-lors sous l'application des articles 435 et 436 du Code de commerce ; que Malsang et Comp. le reconnurent tellement, qu'ils se conformèrent aux prescriptions de ces articles, en ce qui concernait Jeanty et Duport, patrons des deux embarcations qui s'étaient abordées ; que Duport reporta à Leblanc, capitaine du navire *le Louis-Auguste*, la demande formée contre lui, en l'appelant en garantie, comme ayant occasionné l'abordage par sa faute ; que si Malsang et autres parties de Mᵉ Ravenel, qui furent ainsi instruits des causes du sinistre, avaient voulu conserver leur action contre Leblanc et son armateur, ils eussent dû former contre eux leur demande dans le mois au plus tard, à partir du jour où les faits avaient été ainsi portés à leur connaissance ; qu'ils ne prirent cependant aucunes conclusions contre Leblanc qu'ils trouvaient en cause ; qu'il en résulte que leur action principale contre Jeanty et

---

sonne à laquelle peut être donnée l'assignation, voyez Sibille, p. 176 à 188.

Duport ayant été rejetée, le recours en garantie de ce dernier devient sans objet;

« Considérant que les réserves accordées par l'arrêt de la Cour d'appel de Bordeaux, du 14 mai 1847, n'ont pu avoir pour effet de suppléer au défaut de poursuites desdits Malsang et Comp. contre Leblanc et Guibert dans le délai de la loi; que la Cour de Bordeaux, en réservant d'ailleurs l'action réserva en même temps les exceptions des défendeurs, qui sont en cet état bien fondés à se prévaloir de la fin de non-recevoir établie par l'article 436 du Code précité. »

415. Les tribunaux ne sont pas d'accord pour savoir quelle est la juridiction qui doit connaître des questions d'abordage.

Cependant il paraît certain que, s'il s'agit d'abordages non maritimes, les tribunaux civils peuvent en connaître; au contraire, ils sont incompétents, si l'abordage est maritime.

Le 5 janvier 1844, la Cour de Grenoble a déclaré cependant, que l'abordage était de la compétence du tribunal de commerce, encore bien qu'il ne fût pas maritime.

« Attendu, en fait, dit la Cour, que toutes les parties ont la qualité de commerçant, et que, soit Roche, soit Depelley, faisaient acte de leur commerce au moment où le radeau de Roche a été submergé par sa rencontre avec le radeau de Depelley, qui se trouvait amarré par suite de son commerce;

« Que tout fait quelconque de l'homme qui cause un dommage constitue un quasi-délit, qui, d'après l'ar-

ticle 1370 du Code Napoléon, forme un engagement légal;

« Attendu que l'article 631 du Code de commerce attribue aux tribunaux de commerce toutes les contestations relatives aux engagements entre négociants, et que le législateur n'a pas fait ni dû faire aucune distinction entre l'engagement purement volontaire et celui qui résulte des dispositions de la loi;

« Que s'il est vrai que Depelley a occasionné par sa faute la perte du radeau de Roche, il résulterait de là le quasi-délit dont il vient d'être parlé, qui, provenant d'un acte de commerce, produit un engagement qui le rend justiciable des tribunaux de commerce;

« Attendu d'ailleurs que le législateur, par la disposition de l'article 407, a consacré le principe que le négociant qui est soumis à des dommages-intérêts envers un autre négociant, par suite d'un quasi-délit se rattachant à leur commerce, est justiciable de la juridiction commerciale (1);

« Sur le pourvoi dirigé contre un arrêt de Lyon du 12 mars 1852 (*Gazette des Tribunaux* du 18 mai 1852), la Cour de cassation (14 juillet 1852) a jugé aussi que la compétence des tribunaux de commerce n'était point seulement limitée aux engagements conventionnels entre commerçants et qu'elle s'appliquait aux obligations qui naissent des délits et des quasi-délits, pourvu que les engagements prissent leur source dans un fait commercial (2). »

Une doctrine différente ressort des arrêts qui suivent;

---

(1) Voy. Lyon, 2 août 1855; *Gazette des tribunaux*, 23 août 1855.
(2) *Gazette des Tribunaux*, 15 juillet 1852.

mais par des circonstances que signale l'abordage dans des canaux et non sur mer (1), ou qui statuent ainsi parce qu'il s'agissait d'un quasi-délit que le tribunal avait à apprécier.

« Cardon ayant cité de Cock devant le tribunal civil de Gand, en réparation du dommage fait à son bateau par celui du défendeur, dans le canal de Gand à Bruges, celui-ci déclina la compétence du tribunal civil, et, se fondant sur l'article 407 du Code de commerce, demanda son renvoi devant la juridiction commerciale. »

Jugement qui rejette le déclinatoire; — appel.

« Attendu, dit la Cour, que les tribunaux de commerce étant des tribunaux d'exception, il est nécessaire de trouver leurs attributions dans la loi;

« Attendu que les articles 407 et autres invoqués ne sont applicables qu'au commerce maritime et relativement aux bâtiments de mer;

« Que, dans l'espèce, le fait qui a occasionné le procès a eu lieu dans un des canaux intérieurs et par des bateaux proprement dits, qui sont classés sous la dénomination de voitures d'eau;

« Que pareils bâtiments sont bien soumis à la juridiction consulaire pour le fait de leur chargement ou avaries des marchandises vis-à-vis des propriétaires, mais aucunement

(1) Les décisions que nous allons citer doivent alors influer nécessairement sur les art. 435, 436, qui ne s'appliqueraient qu'à l'abordage maritime; cependant sur ce point il existe une grande contrariété d'opinions; voy. Sibille, p. 7, et notre chapitre II.

pour faute grave du quasi-délit qu'ils commettraient envers la propriété d'autrui (1). »

Voici un arrêt émané de la Cour d'Aix et qui adopte la même doctrine :

« Attendu que la juridiction du tribunal de commerce est exceptionnelle et de droit étroit ; que si les entreprises de transport par terre et par eau sont déclarées commerciales par la loi, cela signifie seulement que tous les contrats, marchés et obligations qui se rattachent à une entreprise de ce genre sont de nature commerciale, mais cela ne peut s'entendre du quasi-délit par lequel un bateau servant au transport cause du dommage à un autre ;

« Que s'il en est autrement en matière d'abordage maritime, c'est par suite des anciens principes consignés dans l'ordonnance de la marine qui attribuaient expressément l'abordage aux tribunaux de l'amirauté et qui ont conduit à interpréter dans ce sens l'article 633 du Code de commerce, lequel attribue aux tribunaux de commerce tout ce qui concerne les expéditions maritimes ; c'est encore par suite et en vertu de l'article 407 du même Code qui, sans déclarer le fait d'abordage soumis à la compétence commerciale, le suppose tel ;

« Mais attendu que ces raisons de décider sont tirées de règles toutes spéciales et concernant exclusivement la navigation maritime ; que si on voulait les étendre à la navigation fluviale, on serait forcé de les appliquer aussi aux accidents qui peuvent avoir lieu sur les routes et aux diffé-

---

(1) Cour de Bruxelles, 6 avril 1816.

rents dommages qui pourraient être causés par les voitures servant au commerce ;

« Que ce serait là, en effet, une conséquence rigoureuse de l'assimilation parfaite établie par la loi entre les deux modes de transport par terre et par eau, et que le résultat évidemment inadmissible pour l'un de ces modes ne peut être accepté pour l'autre ;

« Par ces motifs, annule le jugement rendu par le tribunal d'Arles comme incompétemment rendu (1). »

Nous citerons enfin, dans le même sens, un arrêt de Montpellier, du 15 mai 1847 :

« Attendu que la juridiction des tribunaux de commerce est exceptionnelle, qu'elle doit donc être rigoureusement restreinte dans les limites tracées par la loi ;

« Attendu qu'en attribuant aux tribunaux consulaires la connaissance de toutes les contestations relatives aux engagements et transactions entre négociants, l'article 631 du Code de commerce n'a pas entendu leur donner juridiction sur toutes obligations entre négociants ; que par les mots engagements et transactions entre négociants, il faut entendre des engagements conventionnels se rattachant au commerce des parties contractantes ;

« Attendu qu'il n'est intervenu entre Laugé et l'administration du canal du Midi ni contrat ni même quasi-contrat ; que la demande en dommages-intérêts formée par Laugé est fondée sur l'allégation d'un prix fait, d'où serait née l'obligation de l'administration du canal du Midi ;

(1) Cour d'Aix, 16 juin 1841.

« Attendu qu'il importe peu que, dans le système de Laugé, le fait qui donnerait lieu au dommage se fût accompli en même temps que l'administration du canal du Midi faisait acte de commerce et dans l'exercice même de cet acte ; qu'il suffit que le fait et le dommage soient purement accidentels et ne résultent pas d'une convention relative au commerce des parties, pour que la matière soit exclusivement civile et que la juridiction commerciale doive être déclarée incompétente ;

« Attendu que la solution donnée par la Cour sur le premier moyen d'appel dispense d'examiner la question de savoir si le tribunal de Cette n'était pas compétent à raison du domicile de l'administration défenderesse ;

« Déclare la juridiction consulaire incompétente ;

De même, suivant M. Sibille (page 261), il faut reconnaître que les tribunaux de commerce ne sont compétents que si l'auteur du quasi-délit s'en est rendu coupable, à l'occasion d'un fait de son commerce ; mais si le bâtiment ne navigue pas pour le compte d'un commerçant, ou s'il fait un service public, comme les navires de l'État, il n'y a aucune raison légale d'enlever aux tribunaux ordinaires la connaissance de ce quasi-délit, qui rentre, par sa nature, dans leurs attributions.

Nous citons, en effet, le jugement suivant, qui établit cette doctrine, à l'occasion d'un abordage causé par les navires de l'État :

« Attendu que les tribunaux ordinaires sont compétents en toutes matières et ne doivent se refuser de connaître d'une affaire qu'alors qu'il leur est justifié que, par une loi

spéciale, la connaissance de la question est attribuée à une juridiction exceptionnelle ;

« Attendu que, dans l'espèce, les défendeurs prétendent que le tribunal est incompétent aux termes des articles 407, 435 et 633 du Code de commerce ;

« Attendu que les articles 407 et 435 ne s'occupent pas de compétence ;

« Attendu que si l'article 633 range au nombre des actes de commerce les expéditions maritimes, il résulte de l'ensemble de cet article qu'il ne doit s'appliquer qu'*aux expéditions faites par les particuliers ;*

« Attendu que les vaisseaux de l'État naviguent, dans l'intérêt des services publics, pour les besoins généraux du pays, et qu'on ne saurait dès lors assimiler leurs expéditions à des actes de commerce dans un intérêt privé ;

« Attendu qu'il n'apparaît pas des faits de la cause que le tribunal doive se déclarer incompétent, comme y conclut le ministère public ; qu'il s'agit au procès d'une demande en dommages-intérêts par application de l'article 1382 ; que si elle tend à faire déclarer l'État débiteur de 120,000 francs, il n'en résulte pas nécessairement que le tribunal soit incompétent ; que ce n'est pas là, en effet, une question de liquidation de la dette publique ;

« Que les tribunaux ordinaires ne sont incompétents, en pareille matière, qu'alors qu'il s'agit d'apprécier des documents administratifs, ce qui ne se rencontre pas au procès (1). (*Vide* p. 497.)

---

(1) Voy. Caen, 1er octobre 1848 ; voy. aussi Rouen, 24 nov. 1840.

« Sans s'arrêter au déclinatoire, retient la cause (1). »

En matière d'abordage par suite de contravention, l'action administrative a été attribuée aux conseils de préfecture, aux termes des lois des 6, 7 et 11 septembre 1790, et de celles de 1800 et 1802; il a été, en effet, ainsi décidé :

« Louis-Philippe, vu l'article 6 de la loi des 6, 7, 11 septembre 1790; — article 4, 17 février 1800 (28 pluviôse an VIII); — article 1er, loi du 19 mai 1802 (29 floréal an X);

« Considérant que l'article 1er de la loi du 19 mai 1802 est purement démonstratif; qu'on ne saurait donc point en conclure qu'elle n'attribue restrictivement à l'autorité administrative que la connaissance des faits qui s'y trouvent spécifiés;

« Qu'elle place, dès-lors, dans la compétence exclusive et absolue des conseils de préfecture, en se référant virtuellement, sur ce point, aux lois précitées de 1790 à 1800, toutes les infractions qui peuvent être commises dans le domaine de la grande voirie, et spécialement tout ce qui tient à la libre et sûre navigation sur les fleuves et rivières navigables et flottables;

« Considérant que c'est là un des principes fondamentaux de notre droit public;

« Considérant, dès-lors, que c'est à tort que, par son arrêté du 20 juillet 1838, le conseil de préfecture de Seine-et-Oise a refusé de statuer sur la contravention imputée aux sieurs Pages et Caquet;

(1) Arrêt de Paris confirmatif, 26 mars 1847.

« Art. 1er. — L'arrêté est annulé, etc. (Ordonnance du 15 août 1839.) »

Le tribunal civil est compétent si l'action est le résultat d'un quasi-délit, la mort d'une personne. Voici l'espèce :

« Considérant que la juridiction des tribunaux de commerce est exceptionnelle et doit se borner aux seuls cas prévus par les articles du Code de commerce qui règle leur compétence ; que les tribunaux civils ont, au contraire, plénitude de juridiction ;

« Considérant que sans s'occuper de savoir si quelques-uns des faits qui ont donné lieu à la demande de dommages-intérêts intentée par les frères Chesneau, contre le directeur du bateau, constituaient ou non des actes de commerce qui fussent de la compétence des tribunaux de commerce, il est constant qu'une partie de cette demande avait pour objet le dommage causé aux sieurs Chesneau, *par la mort de leur mère*, arrivée lors du choc des deux bateaux ;

« Que cette action, qui prend naissance d'un délit ou d'un quasi-délit, ne peut être jugée que par les tribunaux ordinaires et d'après les règles du droit commun (1) ;

---

(1) Si, à la suite de l'abordage de deux navires, une condamnation pour délit d'homicide par imprudence a été prononcée par le tribunal correctionnel contre les deux capitaines, le tribunal de commerce, saisi d'une demande en dommages-intérêts contre les armateurs, comme responsables des faits du capitaine du navire, peut décider qu'aucune faute n'est imputable à ce dernier.

Les motifs donnés par l'arrêt de cassation du 3 août 1853, sur l'influence du criminel sur le civil, sont ceux-ci :

« La Cour : — Sur l'unique moyen proposé, tiré de la violation

« Que toutes les parties de la demande résultant du même fait et étant formées par le même exploit sont nécessairement connexes et doivent être décidées par les mêmes juges. » (Arrêt de Rennes, 17 janvier 1833.)

---

prétendue du principe de l'autorité de la chose jugée et des articles 1351 Code Nap. et 3 Instr. crim. :

« Attendu que les tribunaux correctionnels de Toulon et de Draguignan n'ont eu à prononcer que sur la prévention du délit d'homicide par imprudence, élevée par le ministère public contre les commandants en premier et en second des navires à vapeur la *Ville-de-Marseille* et la *Ville-de-Grasse* ;

« Que ni les propriétaires des navires ni les chargeurs des marchandises perdues dans le naufrage occasionné par le choc des deux navires, n'étaient en cause devant la juridiction correctionnelle ;

« Attendu que, devant le tribunal de commerce de Marseille et devant la Cour impériale d'Aix, le débat ne portait que sur le point de savoir si le capitaine du navire la *Ville-de-Marseille*, et, par suite, les armateurs de ce navire, comme responsables du fait du capitaine, étaient tenus d'indemniser la Compagnie l'*Union-de-Grasse* et les propriétaires des marchandises chargées sur le navire la *Ville-de-Grasse*, de la perte du navire et de son chargement ;

« Que le débat existait entre les armateurs et les chargeurs du navire perdu, d'une part, et les armateurs du navire la *Ville-de-Marseille*, de l'autre ;

« Qu'ainsi il n'y avait, dans les deux instances, ni identité d'objet, ni identité de parties ;

« Que, dans cette position, la Cour d'Aix ne pouvait être liée par la décision du tribunal supérieur de Draguignan, et qu'en jugeant, comme elle l'a fait, que la perte du navire la *Ville-de-Grasse* et de son chargement ne pouvait pas être imputée à la faute du capitaine du navire la *Ville-de-Marseille*, elle n'a fait qu'user du pouvoir qui lui appartenait d'apprécier les faits, et qu'elle n'a violé ni les arti-

La Cour de Bordeaux a décidé aussi que l'action en dommages-intérêts pour blessures occasionnées aux personnes

---

cles concernant l'autorité de la chose jugée ni aucune autre disposition de loi ;

« Rejette le pourvoi contre l'arrêt de la Cour d'Aix du 19 novembre 1852. » (Lehir, 1856, p. 123 et 124.)

Voy. aussi *Journal de Marseille*, 31-1-33.

Mais à la date du 6 mars 1857, le tribunal de commerce de Marseille a enseigné une doctrine qui paraît contraire et qui se trouve développée dans le jugement suivant :

« Attendu que le 17 septembre 1855, vers huit heures du soir, la bombarde *Santissima-Annunziata*, venant de l'est vers Marseille, sous le commandement du capitaine Pissarello, a été coulée bas, dans les eaux de l'île de Porquerolles, par suite d'un abordage avec le paquebot le *Mongibello*, allant de Marseille en Italie, sous le commandement du capitaine Ferrari ;

« Attendu que cet événement, dans lequel deux passagers, endormis à bord de la bombarde, ont péri, a donné lieu à une poursuite correctionnelle dirigée par le ministère public contre le capitaine Ferrari, et à une instance civile en dommages-intérêts portée devant le tribunal par le capitaine Pissarello et les propriétaires du chargement de la bombarde, contre le capitaine Ferrari et les propriétaires du paquebot le *Mongibello* ;

« Attendu que, dans cette dernière instance, il est intervenu, le 18 octobre 1855, un jugement par lequel les sieurs Lyon, Lucquet et Durand, ont été nommés experts avec mission de procéder, s'il était possible, au sauvetage de la bombarde et de son chargement, et de donner leur avis sur les causes de l'abordage ; que le navire a été retiré du fond de la mer et amené à Toulon, et que, dans leur rapport, clôturé le 17 avril 1856, les experts ont attribué l'accident à la faute du commandant du *Mongibello* ;

« Attendu que, par un autre jugement du 16 juillet 1856, le tribunal

par un abordage de navire, est de la compétence exclusive des tribunaux civils ou correctionnels ; et cette action n'est

---

a ordonné qu'il serait sursis au jugement de l'action civile jusqu'après celui de l'action publique ;

« Attendu que cette dernière action a été vidée par un jugement du tribunal correctionnel de Marseille, du 8 août 1856, et par un arrêt de la Cour impériale d'Aix, du 20 décembre suivant ;

« Qu'en cet état, l'instance civile ayant été reprise, le capitaine Pissarello a pris incidemment des conclusions en vente de la bombarde, pour le compte de qui il appartiendra, et, qu'attribuant le sinistre à la faute du capitaine Ferrari et de son équipage, il a conclu, au fond, avec les autres demandeurs, à l'adjudication de dommages-intérêts ; que le capitaine Ferrari, accusant, au contraire, le capitaine Pissarello d'avoir, par sa faute, occasionné l'accident, a pris des fins incidentes et reconventionnelles tendant à faire condamner le capitaine Pissarello au paiement des dommages éprouvés par le *Mongibello* ; qu'il demande subsidiairement que l'abordage soit déclaré fortuit, et qu'en conséquence, chaque navire supporte les dommages qu'il a éprouvés ; que, sous-subsidiairement et pour le cas de doute sur les causes de l'abordage, il demande que les dommages soufferts par les deux navires soient supportés par égales parts ;

« Attendu que la cause est complètement instruite et en état de recevoir jugement sur les fins provisoires et sur les fins foncières, et qu'il y a lieu de statuer en même temps sur le tout ;

« Attendu que le tribunal est appelé à juger d'abord si l'abordage a été occasionné par la faute du capitaine Ferrari ou par celle du capitaine Pissarello, ou bien si l'événement a été purement fortuit, ou bien encore, s'il y a doute dans les causes de ce sinistre, et à prononcer ensuite comme conséquence de cette première décision, sur les demandes respectives des parties ;

« Et sur ce ;

« Attendu que, par son arrêt du 20 décembre dernier, la Cour

soumise ni aux formes, ni aux délais prescrits par les articles 435, 436 du Code de commerce.

Sur la question de compétence, l'arrêt porte :

Attendu que les tribunaux de commerce sont des tribu-

---

impériale d'Aix a déclaré le capitaine Ferrari coupable d'avoir été, par imprudence, inattention et négligence, involontairement la cause de la mort des deux passagers de la bombarde, et l'a condamné, à raison de ce, à 300 francs d'amende envers l'Etat, et en 4,000 francs de dommages-intérêts envers la veuve d'un des passagers qui s'était portée partie civile ;

« Attendu que cet arrêt a, dans la cause actuelle, l'autorité de la chose jugée en ce qui concerne la faute reprochée au capitaine Ferrari ;

« Qu'en effet, suivant la doctrine des auteurs et la jurisprudence, lorsque entre le fait sur lequel a porté l'action publique et le fait qu'il s'agit ensuite de juger civilement, il y a une telle connexité, que la vérité ou la fausseté de l'un emporte nécessairement la vérité ou la fausseté de l'autre, le jugement correctionnel lie le juge civil, et a irrévocablement l'autorité de la chose jugée ;

« Qu'il ne serait pas rationnel, en effet, que celui qui a été déclaré coupable d'un fait répréhensible et condamné comme tel par un tribunal de répression, pût remettre le même fait en question devant le juge civil où il serait appelé par ceux qui en ont souffert, et que ce juge déclarât faux ce qui a été jugé vrai, et innocent du fait, celui qui en a été jugé coupable ;

« Attendu que l'action publique est exercée au nom et dans l'intérêt de la société tout entière, d'où il suit que quand le fait constitutif du délit a été déclaré constant sur la poursuite du ministère public, et que le prévenu en a été déclaré auteur, il ne lui est plus permis de remettre le même fait en question, et tout citoyen qui s'en trouve lésé, a le droit d'invoquer, devant les juges civils, l'autorité de la chose jugée, sans que le condamné puisse contester devant eux

naux spéciaux dont la compétence est limitée aux rapports qu'engendre le commerce;

Que si, aux termes de l'article 407 du Code de commerce, on doit ranger, dans cette catégorie, les dommages

---

la réalité du fait reconnu à sa charge; que, de même, quand le juge criminel ou correctionnel a déclaré la non-existence du fait imputé à un prévenu, ou bien qu'en tenant le fait pour constant, il a déclaré que le prévenu n'en est point l'auteur, il y a chose irrévocablement jugée en faveur de ce prévenu, et il n'est pas permis au juge civil, appelé à prononcer sur une demande en dommages-intérêts, motivée sur le même fait, de juger le contraire à l'égard du même individu; que c'est cette règle qu'a consacrée l'arrêt de cassation du 7 mars 1855, en décidant que le jugement correctionnel qui acquitte un individu du délit de blessures par imprudence, a l'autorité de la chose jugée au civil, et forme obstacle à l'action en dommages-intérêts contre l'individu acquitté, lorsque l'acquittement est motivé sur ce que le prévenu n'est pas l'auteur du fait imputé, et qu'ainsi, le fait qui sert de base à l'action civile est inconciliable avec les faits constatés par le jugement correctionnel;

« Attendu que, dans la cause actuelle, la demande en indemnité dirigée contre le capitaine Ferrari et la Compagnie civilement responsable de ses faits, est motivée notamment sur ce fait que l'abordage et le sinistre qui en a été la suite, ont été occasionnés par le défaut de vigilance à bord du *Mongibello*, et que c'est sur ce reproche reconnu fondé, que la Cour du ressort a motivé la condamnation prononcée contre le capitaine Ferrari;

« Attendu, *dit l'arrêt*, qu'un fait bien établi aux débats, sans qu'il « faille recourir à une nouvelle expertise, c'est que l'équipage du « *Mongibello* n'a aperçu le feu de la bombarde *Santissima-Annunziata*, arrivant à toutes voiles, qu'une minute avant l'abordage, ce « qui indique nécessairement un défaut de surveillance de la part « du capitaine Ferrari, supposé même que le ciel fût nuageux en ce

résultant de l'abordage de navires, c'est, comme on le voit, par la rubrique du titre dont cet article fait partie, en tant qu'ils constituent des avaries faites soit aux marchandises, soit aux navires, considérés comme des instruments de

---

« moment, et que la lune basse et voilée ne répandit sur la mer « qu'une faible clarté;

« Attendu, *ajouté l'arrêt*, que ce manque de vigilance, la nuit, « dans une passe étroite, en amenant le *Mongibello* à une position « où il ne lui a plus été possible d'éviter la rencontre, et de s'arrêter « à temps, est devenu une des causes de l'abordage, à la suite duquel « deux passagers ont péri ; que, dès lors, cette négligence du capi- « taine Ferrari engage sa responsabilité personnelle, et le rend « passible des peines édictées par l'article 319 du Code pénal; »

« Attendu qu'en déclarant le capitaine Ferrari coupable d'avoir par imprudence, inattention et négligence, été cause de l'abordage et du sinistre, et en le condamnant à raison de ce, la Cour a jugé tout à la fois que l'abordage n'a pas eu pour cause une faute du capitaine de la bombarde, qu'il n'a pas été fortuit, et qu'il n'y a pas doute, puisque, dans un de ces trois cas, le capitaine Ferrari aurait été acquitté, et la partie civile déboutée de sa demande en dommages-intérêts;

« Attendu que juger actuellement le contraire, ce serait méconnaître l'autorité de la Cour et violer ouvertement la chose jugée;

« Attendu, ainsi que le confirme l'arrêt susmentionné, que le sinistre ayant eu pour cause la faute du capitaine Ferrari *et de son* équipage, ce capitaine est responsable, aux termes des articles 407 du Code de commerce et 1382 du Code Napoléon, des *dommages qui* en ont été la suite ; que les propriétaires du *Mongibello* le sont aussi comme tenus du fait du capitaine et de l'équipage, *aux termes des* articles 216 du Code de commerce et 1384 du Code Napoléon; mais que les sieurs Claude Clerc et Comp. n'étant que les *agents et repré*sentants de la Compagnie Napolitaine, propriétaire du paquebot, ne

commerce maritime; mais qu'il en est tout autrement des blessures occasionnées aux personnes et de la protection qui leur est due;

Que celui qui, par sa faute ou son imprudence, a

---

sont personnellement passibles d'aucune condamnation, et ne peuvent en être tenus qu'en nom qualifié;

« Attendu que les documents de la cause n'offrent pas des éléments suffisants pour la liquidation des dommages-intérêts réclamés, et qu'il y a lieu d'ordonner qu'ils seront liquidés sur état, conformément aux articles 128, 523 et suivants du Code de procédure civile;

« Attendu, quant à la vente de la bombarde *Santissima-Annunziata*, qu'il résulte du rapport des experts que sa valeur actuelle et le coût de sa réparation dépasseraient la valeur que ce navire aurait après avoir été réparé, d'où il suit qu'il y a lieu d'en opérer la vente en l'état où il se trouve;

Attendu qu'il est urgent d'opérer cette vente pour faire cesser le dépérissement du navire et les frais qu'occasionne sa garde;

« Par ces motifs, le tribunal, sans s'arrêter aux fins prises par le capitaine Ferrari, dont il est démis et débouté, ayant tel égard que de raison aux fins prises par le capitaine Pissarello, le sieur Jean-Baptiste Ardissone, les sieurs Muratorio et fils, les sieurs Aquarone fils et Comp., et les sieurs Claude Clerc et Comp., conformément à l'arrêt de la Cour impériale d'Aix du 20 décembre dernier, déclare que c'est par la faute du capitaine Ferrari et de son équipage qu'a eu lieu, le 17 septembre 1855, à huit heures du soir, dans les eaux de l'île de Porquerolles, l'abordage du *Mongibello* avec la bombarde *Santissima-Annunziata*; condamne, en conséquence, le capitaine Ferrari, tant personnellement qu'en nom qualifié, et la Compagnie propriétaire dudit paquebot, représentée par les sieurs Claude Clerc et Comp., mais sans obligation personnelle de ceux-ci, au paiement des dommages qui ont été la suite dudit abordage et du sinistre qui

occasionné les blessures, peut, selon le cas, et au choix de la victime, être poursuivi devant les tribunaux correctionnels ou devant les tribunaux civils ; mais qu'un fait de cette nature est, dans toutes les hypothèses, complétement en dehors des lois commerciales et de la juridiction consulaire ;

Attendu que, par les mêmes motifs, les articles 435 et 436 du Code de commerce, uniquement relatifs aux dommages causés aux choses par l'abordage, ne peuvent recevoir d'application dans la cause ;

Attendu, au fond, qu'il résulte des divers documents du procès qu'au moment où l'abordage a eu lieu, le bateau *le Larochejaquelein* se trouvait à la pêche et avait mis dehors ses filets ; que dans cette position il lui était difficile de manœuvrer pour éviter la rencontre, tandis que le navire *le Paul-Emile*, marchant librement et à pleines voiles, pouvait aisément se détourner ; que d'ailleurs il est bien présumable que la faute est bien plutôt du côté du navire qui n'avait rien à craindre de l'abordage, que du

---

l'a suivi, pour être, lesdits dommages, liquidés sur états fournis et débattus conformément à la loi, et ce, avec intérêts de droit, contrainte par corps et exécution provisoire moyennant caution ;

« Ordonne que ladite bombarde sera vendue aux enchères publiques par le ministère du premier courtier requis, à Toulon, pour le prix, déduction faite des frais, être reçu par le capitaine Pissarello. en sa qualité ; ordonne, quant à ce, l'exécution provisoire nonobstant appel sans donner caution ; condamne le capitaine Ferrari et les sieurs Claude Clerc, en leur qualité, aux dépens. » (*Journal de Marseille*, 1857, 3e et 4e cahiers, 1re partie, p. 68 et suiv.)

côté du bateau pêcheur dont il pouvait entraîner la perte

Par ces motifs, la Cour, sans s'arrêter à l'exception d'incompétence proposée par les appelants, non plus qu'à l'exception puisée dans les articles 435 et 436 du Code de commerce, met l'appel au néant. (Cour de Bordeaux, 20 décembre 1853; *Journal de Marseille*, t. XXXII, 2e partie, p. 10.)

En règle générale, quant à la juridiction *ratione personæ*, il faut assigner devant le tribunal du défendeur. Mais en matière d'abordage, on a indiqué une doctrine contraire, en enseignant que le lieu du sinistre devait être attributif de juridiction (1).

M. Pardessus croit pouvoir justifier ainsi la juridiction au point de vue du lieu du sinistre :

« Quelquefois l'élection du domicile est supposée par la nature de la convention. Ainsi, nous avons dit que dans le prêt à la grosse le paiement devait être fait au lieu où finissait le risque; les demandes pour contributions aux avaries sont portées devant le juge du lieu où l'on procède au règlement. L'action en réparation des dommages causés par suite de l'abordage de deux navires, à celui du premier port où le navire est arrivé. Celles des gens de mer contre l'armateur, soit pour les engagements qu'il a contractés envers eux, soit lorsqu'il s'agit d'indemnités qui peuvent leur être accordées, au tribunal du port de leur armement. »

(1) Voy. Rouen, 24 novembre 1840; Caen, 1er octobre 1818 S. V., 49-2-37.

M. Sibille (page 26), répond avec raison à ce que l'opinion de M. Pardessus a de trop absolu :

« M. Pardessus a cherché par le raisonnement une dérogation au droit commun. On pourrait lui demander si, dans tous les cas cités par lui, et notamment dans une demande en réparation d'avaries, il existe une convention préalable entre parties pour supposer une élection tacite de domicile.

« On conçoit que ce changement de juridiction s'opère en matière commerciale pour l'avantage des parties. Leur intérêt est d'être jugées sur les lieux où s'établissent la preuve de la demande et la justification de la défense; mais la loi doit s'expliquer avant tout.

« Or, la compétence s'établit, par l'article 420, au lieu où finit le risque pour le prêt à la grosse; au port d'armement, pour les loyers et indemnités des gens d'équipage; par l'article 414 du Code de commerce, au lieu du déchargement du navire, pour la contribution aux avaries.

« Mais à l'égard de la demande en réparation des avaries causées par l'abordage, il faut, pour attribuer compétence aux tribunaux de commerce, supposer la survenance d'un *quasi-contrat* par le fait de l'abordage, et *le lieu du sinistre* comme étant celui du paiement.

« En droit, il n'y a pas de quasi-contrat (1), et la contestation n'aurait aucun caractère commercial pour donner lieu à l'application de l'article 420 du Code de procédure civile.

« C'est un quasi-délit, et si, en abordage maritime, il rentre dans les attributions des tribunaux de commerce,

---

(1) *Vide contrà*, p. 511.

c'est qu'on le considère comme une des circonstances de l'expédition, une fortune de mer, un fait justiciable des tribunaux auxquels on a donné la connaissance de toutes les contestations en matière d'expéditions maritimes. (Articles 631, 633 du Code de commerce.)

« Cependant le marin n'a pas souvent d'autre domicile que son navire; de là, nécessité de l'assigner à son bord. On peut soutenir que son bâtiment est ou doit être assimilé au domicile légal, et qu'en citant le patron devant le tribunal du lieu où se trouve son navire, on ne déroge pas à la règle. » Au surplus, la divergence entre les auteurs sur la compétence territoriale paraît devoir être terminée par l'arrêt suivant (1) :

« Considérant que, d'après l'article 420, le demandeur peut assigner le défendeur devant le tribunal de commerce dans l'arrondissement duquel le paiement doit être fait ;

« Qu'aux termes de l'article 407, si l'abordage a été fait par l'un des capitaines, le dommage est payé par celui qui l'a fait ; que l'abordage forme ainsi un quasi-contrat par lequel le capitaine est obligé à payer une indemnité pour le dommage qu'il a causé ;

« Que le lieu du paiement d'une obligation n'est pas toujours expressément désigné; qu'il peut résulter tacitement de la nature de l'obligation et des accessoires de l'exécution ;

« Que c'est ainsi que l'on considère comme le lieu du paiement, en cas d'action en contribution pour avaries, celui où le règlement des avaries doit être fait, en matière

(1) Arrêt de Paris, 26 mars 1847 ; voy. aussi p. 475.

de contrat à la grosse, celui où le risque finit; et que de même, on doit considérer comme le lieu du paiement pour la demande en indemnité du dommage causé par l'abordage de deux navires, le port où arrive le bâtiment qui a éprouvé le dommage;

« Qu'en effet, il résulte des articles 435 et 436 que c'est au port où le navire endommagé s'est réfugié que le dommage doit être examiné et évalué par des experts que nomme le juge de ce lieu et dont il homologue le procès verbal; que c'est aussi dans ce port que les travaux de réparation sont faits par le capitaine du navire et doivent être payés par l'auteur de l'imprudence ou de la faute, par celui qui est tenu, en vertu du quasi-contrat, à indemniser le capitaine du dommage qu'il lui a causé;

« Considérant, en fait, que le bateau de pêche l'*Auguste-Henri*, capitaine Croix, fut abordé le 30 juin 1847 par le navire le trois-mâts français *Casimir*, capitaine Monge; qu'il fut ensuite remorqué et conduit dans le port de Trouville-sur-Mer dont il était très-voisin, auquel il appartient et qui se trouve dans l'arrondissement du tribunal de commerce de Honfleur; que c'est là qu'il a dû agir et qu'il a agi en effet pour faire constater par des experts les avaries qu'il avait éprouvées; que c'est là qu'il a fait réparer son bateau après y avoir été autorisé par le tribunal de commerce de Honfleur; qu'il suit de toutes ces circonstances et surtout de la nature du quasi-contrat, en vertu duquel est obligé le capitaine Monge; que c'est ce tribunal qui est compétent pour connaître de l'indemnité que le capitaine Croix réclame à l'occasion du dommage éprouvé par l'abordage du 30 juin.»

Sur la même question, voici comment statue le tribunal de commerce du Havre, à la date du 16 juillet 1856 :

« Attendu que l'action originaire du capitaine Ravilly et de Brahein frères, ses armateurs, contre le capitaine Labbé et ses armateurs Quertier et Godefroy, est une action en indemnité pour dommages causés au navire *Cambronne* par l'abordage du *Bisselle-et-Pécoul*, sur la rade de Saint-Denis (île de la Réunion), le 10 février 1855 ;

« Attendu que de la combinaison des articles 435 et 436 du Code de commerce, il résulte que, pour rendre une action de ce genre recevable (1), il faut que, dans le lieu où le capitaine a pu agir, il ait fait sa réclamation, que cette réclamation soit signifiée dans les vingt-quatre heures, et suivie, dans le mois de sa date, d'une demande en justice ;

(1) Plusieurs opinions différentes se sont produites relativement à la compétence en matière d'abordage : les uns ont prétendu que le défendeur doit, d'après le principe général, être assigné devant les juges de son domicile ; voy. Duvergier, consultation citée par MM. Dalloz, dans leur répertoire, 2e édition, au mot : *Droit maritime*, n° 2306. D'autres, que par analogie, et conformément aux articles 414 et 416 du Code de commerce, relatifs à la contribution en cas de jet, l'assignation doit être donnée devant le tribunal du lieu de déchargement du navire. M. Pardessus attribue compétence au tribunal du premier port où le navire est arrivé après le sinistre. Enfin un arrêt de la Cour de Rouen, du 24 novembre 1840. (*Mémorial*, 1841, 2-133), a, comme le jugement ci-dessus, déclaré compétent le tribunal le plus voisin du lieu du sinistre. — (Note de M. Lehir, 1856, p. 533 ; voyez aussi Caen, 1er octobre 1848 ; *J. M.*, 28-2-11 ; voy. encore note de la page 516.)

« Attendu que le but et la portée de ces deux articles sont faciles à saisir, le législateur ayant voulu que la demande fût faite immédiatement, afin qu'on ne pût pas comprendre dans cette demande les réparations d'avaries autres que celles causées par l'abordage, et qu'en outre la contestation fût jugée par le tribunal le plus rapproché du lieu où l'événement est arrivé, comme étant celui qui peut le mieux vérifier et apprécier les faits ;

« Attendu que ces dispositions de la loi, en imposant bien clairement aux réclamants, en matière d'abordage, dans un lieu où le capitaine a pu agir, l'obligation de procéder dans ce lieu même et non ailleurs, ont pour conséquence forcée de créer audit lieu, pour les défendeurs présents ou absents, un domicile légal substitué pour le cas particulier dont il s'agit au domicile réel ;

« Attendu que le capitaine Ravilly se trouvait à Saint-Denis dans un lieu où il pouvait agir : que le dimanche 11 février il a provoqué la nomination d'experts chargés de constater les avaries éprouvées par son navire ; que le lundi 12 février il a fait dépôt au greffe du tribunal civil de Saint-Denis de son rapport de mer en date du 10 du même mois, signalant le dommage occasionné à son navire *Cambronne* par l'abordage du *Bisselle-et-Pécoul ;* qu'il a protesté en même temps contre le capitaine Labbé et l'armement dudit navire, et signifié cette protestation, enregistrée à Saint-Denis le 13 février au consignataire du *Bisselle-et-Pécoul*, au parquet du procureur impérial ;

« Mais attendu qu'au lieu de saisir de sa réclamation le tribunal civil de Saint-Denis, jugeant commercialement,

seul compétent pour en connaître, il s'est borné à faire procéder devant un juge commis à cet effet par ordonnance de M. le président dudit tribunal, à une enquête à l'effet de rechercher et constater les causes et le résultat de l'abordage survenu entre les navires *Cambronne* et *Bisselle-et-Pécoul*, dans laquelle enquête n'ont été entendus que des témoins de son choix, cités par lui-même ;

« Qu'ensuite, sur sa requête, exposant que le capitaine Labbé avait quitté la rade de Saint-Denis dès le 10 février, et que, sur citation faite à M. Bédier fils comme consignataire du navire *Bisselle-et-Pécoul*, d'être présent à l'enquête, ce dernier avait décliné cette qualité ; que dès lors il était évident que l'armement dudit navire n'était pas représenté à la Réunion, il a obtenu un jugement en date du 19 février, lui donnant acte de ce qu'il protestait et déclarait entendre se réserver tous ses droits contre l'armement du navire *Bisselle et Pécoul*, pour poursuivre au domicile des armateurs dudit navire la réparation du préjudice causé à l'armement du navire *Cambronne*, par suite de l'abordage du 10 février 1855 ; que c'est ainsi, et en vertu de ces réserves, que l'affaire a été enfin portée devant le tribunal de commerce du Havre, par exploit en date du 18 août 1855 ;

« Attendu que cette procédure tout à fait irrégulière aurait pour effet de prolonger arbitrairement par les délais de distance, le délai d'un mois impérativement fixé par l'article 436 du Code de commerce pour former une demande en justice, en matière d'abordage, dans le lieu où le capitaine a pu agir ; qu'en outre elle pourrait mettre le

tribunal de commerce du Havre dans le cas d'ordonner, pour vérifier les faits, une contre-enquête en opposition à l'enquête faite devant le tribunal civil de Saint Denis, contrairement à tous les principes qui veulent que l'enquête et la contre-enquête ne puissent être valablement faites que devant le même tribunal, et après qu'il a été saisi de la demande;

« Attendu que le départ du capitaine Labbé *et du Bussetle-et-Pécoul*, ni l'absence de représentants de l'armement à Saint-Denis ne pouvaient pas changer la compétence territoriale, telle qu'elle résulte implicitement des dispositions de la loi déjà citée en matière d'abordage;

« Par ces motifs,

« Le tribunal statuant en premier ressort, se déclare incompétent pour connaître tant de l'action principale que des actions récursoires auxquelles elle a donné naissance, et condamne les demandeurs aux dépens. » (Lehir, 1856, 533 et s.; *vide infrà*, les notes du *Journal de Marseille*) (1).

---

(1) Lorsqu'un abordage a eu lieu entre un navire partant, qui a continué sa route, et un autre restant à l'ancre dans un port où le capitaine pouvait agir, et où il s'est borné à faire constater par experts les avaries souffertes par son navire, le tribunal du port de destination commune, dans lequel se sont ultérieurement rejoints les deux navires, n'est pas compétent pour connaître de l'action en indemnité pour les dommages causés par l'abordage [1]. (Trib. de com. de Mars., 8 août 1856; *J. M.*, 1856, 9e et 10e cahiers, 1re part., p. 273.)

Si, lorsqu'il s'agit d'une action en indemnité pour dommages

[1] Voir en sens contraire l'arrêt d'Aix du 24 nov. 1853, dans ce recueil, t. 31-1-132. — Consulter aussi le jugement du Havre, rapporté

Quant à la compétence criminelle, elle est :

« Ou celle du lieu du délit;

« Ou celle de la résidence du prévenu;

« Ou celle dans le ressort duquel le prévenu sera trouvé. (Article 63 du Code d'instruction criminelle.) »

416. En dehors des questions que nous venons d'esquisser, il en est encore qui ont de l'importance, et que les bornes imposées à notre ouvrage ne nous permettent pas d'examiner dans toute leur étendue; ce sont celles examinées par M. Sibille, pages 272 et suivantes : *Compétence, dans l'abordage entre navires français dans les eaux françaises et étrangères;*

Ou bien, compétence, dans l'abordage entre navires français et étrangers dans les eaux françaises et étrangères.

Suivant ces divers cas, la compétence et la responsabilité

---

causés par un abordage entre navires, la jurisprudence a admis, par dérogation au principe de l'article 59 du Code de procédure civile, et par extension des exceptions apportées à ce principe par l'article 420 du même Code, la compétence du tribunal le plus voisin du lieu du sinistre, ou même du tribunal du lieu où le navire abordé a terminé son voyage, pareille compétence ne saurait être attribuée au tribunal du lieu où s'est terminé le voyage du navire abordeur, quand le domicile des armateurs de ce navire est ailleurs[1]. (Trib. de com. de Mars. 28 nov. 1856; *J. M.*, 1856, 11e cahier, 1re part., p. 326.)

dans le présent volume, IIe partie, p. 145. — Un arrêt de Nîmes, du 22 mars 1855, rapporté dans Sir. Devil. 1855 2-771, a décidé, contrairement à ce jugement, que le tribunal du domicile du défendeur est compétent pour connaître de l'action en réparation de dommages causés par un abordage arrivé dans un lieu autre que celui de ce domicile.

[1] Voir vol. XXXIV, Ire partie, p. 278 ci-dessus, et IIe partie, p. 145.

sont soumises à certaines règles qui sont développées avec la plus grande érudition, par M. Sibille, *loco citato*.

Le tribunal de commerce de Marseille, à la date du 17 mars 1857 et, après lui, la Cour d'Aix, les 2 avril et 12 mai 1857, viennent de faire, au point de vue de la compétence entre Français et étrangers, l'application de l'article 14 du Code Napoléon. Ces décisions font aussi connaître la portée des articles 435 et 436 au profit du capitaine étranger. Il s'agissait, dans l'espèce, de l'abordage, de triste mémoire, du navire le *Lyonnais ;* les armateurs poursuivirent le capitaine de l'*Adriatic* qui était étranger, et sur les exceptions opposées par celui-ci, tant contre l'article 14 du Code Napoléon français, que contre les articles 435 et 436 de notre Code de commerce, le tribunal de commerce de Marseille jugea (1) :

« Attendu que le capitaine américain Durham, commandant le navire *Adriatic*, cité par des demandeurs français comme responsable de la perte du bateau à vapeur le *Lyonnais*, qui a été coulé bas par suite d'un abordage dans l'Océan atlantique, en pleine mer, oppose l'incompétence des tribunaux français ;

« Attendu, comme l'a dit la Cour de Rouen, dans son arrêt du 6 février 1841, que tout Français a le droit de demander justice aux tribunaux de son pays, et que ce droit est une conséquence de la protection due *par la puis-*

(1) Nous empruntons la citation de ces décisions et des notes qui les accompagnent au *Journal de Marseille* de MM. Clariond, Aicard et Second.

sance publique aux régnicoles ; que l'on n'excipe d'aucun traité qui en ait restreint l'exercice dans les relations des Français avec les Américains ;

« Attendu que l'article 14 du Code Napoléon l'a établi dans les termes les plus généraux, en autorisant tout Français à soumettre à la juridiction de ses magistrats le jugement des obligations contractées envers lui soit en France, soit en pays étrangers ; que le mot obligation est lui-même, dans le langage légal, l'expression générale de tout lien de droit formé par les conventions imposées par l'autorité de la loi, ou né de tout fait de l'homme qui fait encourir une responsabilité ;

« Que le terme *obligation* est aussi général que le mot *droit* et en est le corrélatif, et que l'article 14 embrassant toutes les obligations contractées envers des Français en quelque lieu que ce soit, étend la juridiction des magistrats de la France à la connaissance de tous les droits privés que les nationaux ont à exercer en justice à l'égard des étrangers, qu'ainsi les tribunaux de commerce français sont compétents par cela seul qu'ils sont saisis d'une contestation commerciale par un Français ;

« Par ces motifs, le tribunal déboute le capitaine Durham de ses fins en compétence, retient la cause (1).

---

(1) *Conf.* arrêt de Rouen, du 6 février 1841 (Devill., 41-1-129; Dalloz, 1841, 2-122); arrêt de la Cour de cassation, du 13 décembre 1842, rejetant le pourvoi formé contre le précédent (Devill., 1843, 1-14 ; Dalloz, 1843, 1-15); divers arrêts de Montpellier, Poitiers et Paris, cités en note des précédents ; Merlin, Répert.,

« Appel est émis au nom du capitaine. Néanmoins et sous toutes réserves à raison de cet appel, il est procédé à l'audition des témoins cités à la requête, soit de Gauthier frères, soit du capitaine Durham lui-même. Après l'enquête et la contre-enquête dont les résultats sont constatés dans le jugement ci-après, le tribunal a entendu les plaidoiries au fond et statué dans les termes suivants, qui font suffisamment connaître les moyens plaidés de part et d'autre, en ce qui touche la faute et les articles 435, 436:

« Attendu, en fait, que le 2 novembre dernier, à 11 heures du soir, par une nuit étoilée mais brumeuse, une collision eut lieu entre la barque américaine *Adriatic* et le vapeur français le *Lyonnais*, en pleine mer, à 70 milles environ de New-York;

« Qu'à la suite de cette collision, l'*Adriatic*, après un court moment d'arrêt à l'arrière du *Lyonnais*, continua sa route et se dirigea vers le port le plus voisin afin d'y réparer les avaries qu'il avait souffertes;

« Qu'arrivé à Glocester, le 4 novembre, il y fit son rapport dans la forme usitée aux États-Unis, et le fit parvenir à Belfast, son port d'attache, où ledit rapport fut rendu public;

---

v° *Etranger*, 14; Pardessus, n° 1478; Fœlix, Droit intern., p. 221; Massé, *Droit commercial*, t. II, n° 194; Sibille, *de l'Abordage*, n° 374. — *En sens contraire*, arrêt de Paris, du 5 juin 1829 (Sirey, 29-2-249), qui restreint l'application de l'art. 14, C. Nap., aux seules obligations dérivant d'un contrat, et une consultation remarquable de M. Crémieux, insérée par Devilleneuve en même temps que l'arrêt de rejet ci-dessus, 1843-1-14.

« Que le *Lyonnais* qui, à la suite de l'abordage, ne paraissait avoir reçu aucune avarie, continua sa route sans ralentir sa marche, et que ce ne fut que dix minutes après l'événement, qu'une voie d'eau s'étant déclarée, ce navire commença à être en péril, et qu'après trente-six heures de luttes héroïques, mais restées impuissantes, il disparut dans les flots;

« Que le second lieutenant Luguière, miraculeusement échappé à ce grand désastre avec quelques compagnons d'infortune, atteignit, après avoir été recueilli par le navire l'*Elise*, le port de New-York, le 14 novembre, où, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, il a fait son rapport devant le consul;

« Que l'*Adriatic*, après avoir réparé ses avaries et terminé son voyage, prit, à Savanha, une cargaison de bois pour La Ciotat;

« Qu'arrivé dans ce dernier port, sa présence y ayant été connue de MM. Gauthier frères, armateurs du *Lyonnais*, ceux-ci formèrent immédiatement opposition au départ de l'*Adriatic*, et assignèrent le capitaine Durham, qui le commandait, à comparaître devant le tribunal de céans pour s'entendre condamner à tous dommages-intérêts résultant de l'abordage qui, selon Gauthier frères, avait eu lieu par la faute du capitaine Durham, et à la suite duquel le *Lyonnais* avait été entièrement perdu (1);

(1) Le 21 février 1857, la requête en opposition à la sortie du navire *Adriatic* a été présentée par Gauthier frères, et ordonnancée par le président. Signification en a été faite, le 22, aux autorités du

« Que le capitaine Durham a combattu ces prétentions comme non-recevables et mal fondées, et a conclu à l'adjudication en sa faveur de dommages-intérêts pour la réparation du préjudice à lui causé par l'opposition mise au départ de son navire ;

« Attendu, sur le fond, que des explications fournies au nom des parties, des pièces produites et des témoignages entendus, il résulte :

« 1° Que vingt minutes avant la collision, à l'instant même où, pour la première fois, le capitaine Durham aperçut les feux réglementaires dont était pourvu le *Lyonnais*, le vent était à la partie sud-ouest, l'*Adriatic* faisait route nord-ouest un quart ouest, naviguant au plus près, les amures à babord, les voiles de perroquet carguées, deux ris dans les huniers, les hommes de quart sur le pont et parmi eux le capitaine ;

« 2° Que le capitaine Durham, dès ce moment, fit hisser vers le mât d'artimon, sur la dunette de l'*Adriatic*, qui n'avait jusque-là aucun feu, une lanterne qui, jusqu'au moment de la collision, fût tenue par le second du navire à une élévation de trois ou quatre mètres au-dessus du pont ; que l'*Adriatic* n'a pas changé de route et n'a fait aucune manœuvre jusqu'au moment où la rencontre avec le *Lyonnais* devenait imminente ;

« 3° Qu'à ce moment, c'est-à-dire, trois minutes avant l'abordage, le capitaine Durham, voyant que le *Lyonnais*

---

port de La Ciotat, et le 23, au capitaine Durham. Le 28, a été formée contre ce dernier la demande en justice à raison de l'abordage.

changeait de route et manœuvrait pour passer à l'avant de l'*Adriatic*, cria immédiatement : tous les hommes sur le pont! commanda : barre à tribord ! fit loffer son navire afin de se porter tout à fait contre le vent, ce qui devait alors faire fasier les voiles, et ralentissait, autant que faire se pouvait, la marche du navire;

« 4° Que le *Lyonnais*, au moment où il a été aperçu par l'*Adriatic*, faisait route est-nord-est, vent grand largue, amures à tribord, toutes voiles au vent, marchant à toute vapeur, les hommes de quart, le capitaine et le second sur le pont, deux hommes au bossoir ;

« Que n'ayant aperçu l'*Adriatic* que peu d'instants avant l'abordage, le matelot Choupeau, qui était au bossoir, cria : *navire tribord !* et sonna la cloche ; que le capitaine Devaux se précipita sur la barre, la porta vivement à tribord, fit entendre le sifflet d'alarme, et que le *Lyonnais* alors virant babord continua sa route sans ralentir sa marche et passa rapidement à l'avant de l'*Adriatic* au moment où la collision a eu lieu ;

« 5° Que le *Lyonnais* dans sa marche rapide, en rencontrant l'*Adriatic* qu'il n'avait pu complétement éviter, le heurta violemment, lui fit quelques avaries, et que, dans le choc qu'il éprouva lui-même, n'ayant reçu aucune avarie apparente, il continua immédiatement sa route ;

« 6° Que l'*Adriatic* qui avait perdu sa poulaine, restée sur le *Lyonnais*, et qui avait une partie de son avant désemparée, resta quelque temps arrêté à l'arrière du *Lyonnais*, afin de pourvoir aux plus pressantes réparations avant de continuer sa route;

« Que de ces faits il résulte, d'une manière évidente, qu'aucune faute ne pourrait être reprochée au capitaine Durham, et que l'abordage survenu entre le *Lyonnais* et l'*Adriatic* ne saurait être considéré que comme un événement fortuit, et, aux termes de l'article 407 du Code de commerce, ne peut donner lieu à aucune condamnation en dommages-intérêts;

« Que vainement Gauthier frères voudraient faire découler la condamnation du capitaine Durham :

« De l'absence de feux réglementaires à bord de l'*Adriatic ;* de la prétendue absence d'hommes sur le pont au moment de l'abordage; de la prétendue fausse manœuvre qu'aurait faite le capitaine Durham ;

« Attendu que Gauthier frères n'établissent, en aucune manière, que les navires américains soient astreints à avoir des feux réglementaires à bord, et qu'il ressort au contraire des documents fournis qu'aucune loi ni aucun règlement n'existent aux États-Unis qui obligent les navires à voile, à avoir des feux allumés en pleine mer; que le capitaine Durham ayant eu la précaution, dès qu'il a aperçu le *Lyonnais*, de hisser une lanterne à l'arrière de l'*Adriatic,* point le plus apparent dans la circonstance, eu égard à la position respective des deux navires, a fait ce qu'une sage prudence lui commandait de faire et tout ce à quoi il était tenu à défaut de prescription légale à ce sujet;

« Attendu que la présence des hommes de quart sur le pont, ainsi que celle du capitaine Durham, sont attestées d'une manière précise et unanime par les nommés S. S. Thombs, Warrem Thomas, Williams Kalley, qui ne se

uvent contredits par le deuxième lieutenant Laguière, matelot Chopeau et le chauffeur Cauvin que d'une mare hésitante et s'appuyant seulement sur des appréciations qui n'ont point de base certaine et qui sont éloignées toute probabilité ;

« Attendu que le capitaine Durham qui commandait un vire à voiles, qui naviguait au plus près, et qui n'avait, r suite, qu'une marche très-ralentie, ne devait pas faire tre chose, se trouvant en présence d'un bateau à vapeur ant vent grand largue, toutes voiles dehors et à toute vaur, que de continuer sa route sans rien changer à ses ures, laissant au vapeur, maître de ses mouvements, le in de l'éviter ;

« Qu'au moment où la rencontre devint imminente et ors que le capitaine Durham vit le *Lyonnais* arrivant à ute vapeur sur son avant, il ne lui restait évidemment autre manœuvre à faire que celle qu'il a opérée, et qui ule pouvait prévenir la rencontre, s'il était encore posble, ou devait en atténuer les effets ;

« Que le capitaine du *Lyonnais* qui, par suite de la nuit umeuse, n'avait aperçu que tard l'*Adriatic*, en portant barre à tribord, en continuant sa route sans faire stoper la machine, avait évidemment en vue de passer à l'avant e l'*Adriatic*, ce qui lui parut sans doute possible, et le apitaine Durham, par sa manœuvre, lui en facilitant le oyen au lieu d'y faire obstacle ;

« Attendu que Gauthier frères reprochent encore au apitaine Durham d'avoir, au mépris de toutes les lois de humanité, quitté le lieu du sinistre sans avoir porté aucun

secours au *Lyonnais* en détresse, et d'avoir ainsi, en aggravant sa faute, ajouté à sa responsabilité ;

« Que si les tribunaux doivent toujours énergiquement flétrir de pareils actes, lorsqu'ils ont occasion de les reconnaître et de les constater, il est aussi de leur devoir de proclamer hautement l'innocence de ceux auxquels ils sont reprochés, alors que, comme dans la cause actuelle, tout démontre qu'une pareille accusation n'est nullement fondée ;

« Que ce devoir est d'autant plus impérieux, dans l'espèce, que l'accusation d'inhumanité portée contre le capitaine Durham, avant d'être formulée devant le tribunal, avait eu dans la presse américaine et dans la presse européenne un immense et presque universel retentissement ;

« Que des faits de la cause il résulte la preuve incontestable, pour le tribunal, que cette accusation n'est, en effet, nullement méritée ; qu'au moment de l'abordage, le *Lyonnais* a continué sa route sans ralentir sa marche, que tout devait faire supposer au capitaine Durham que le *Lyonnais* n'avait reçu aucune grave avarie, qu'aucun secours ne lui a été demandé pendant son temps d'arrêt pour réparer les avaries de l'*Adriatic;* que le capitaine Devaux lui-même n'a pas cru le *Lyonnais* en danger avant le moment où l'eau envahissant le navire a révélé une situation dont l'existence jusque-là n'était pas soupçonnée ;

« Que les signaux de détresse, coups de canon tirés, fusées lancées et moines brûlés, dont parlent les témoins de l'enquête, dont le rapport du lieutenant Luguière ne fait pas mention et sur lesquels il n'aurait pas gardé le silence

s avaient dû avoir la signification qu'on veut leur donner jourd'hui, n'ont dû être faits qu'au moment où est ap- rue toute la gravité du danger que courait le *Lyonnais*, rès les premiers efforts tentés pour aveugler la voie d'eau s'en rendre maître, et alors que l'*Adrialic* était déjà trop ›igné pour que ces signaux fussent aperçus ou entendus r les hommes de son bord;

« Attendu, *sur la fin de non-recevoir*, que la demande de authier frères devrait encore être repoussée faute de pro- stations signifiées, en temps utile et conformément aux ·ticles 435 et 436 du Code de commerce (1);

---

(1) *Conf.*, arrêt de la Cour de cassation, ch. civ., du 18 messidor ı XIII, rejetant le pourvoi formé contre un arrêt de Poitiers, du 6 nivôse an XI (Dalloz, Nouv. rép., *Droit marit.*, n° 2294), et la resqu'unanimité des auteurs qui se sont occupés de la question, no- ımment Merlin, Rép., v° *Abordage*, t. I, p. 25 ; Boulay-Paty, *Droit ›mm. et marit.*, t. IV, p. 608 et 609 ; Devilleneuve et Massé, *Con- ›ntieux comm.*, v° *Abordage*, n° 13; *Journal du Palais*, Répert., ° *Avarie*, n° 166; A Caumont, *Dictionnaire de droit maritime*, ° *Abordage*, n° 26; Sibille, *de l'Abordage*, n° 108, qui traite la ıestion avec beaucoup plus d'étendue que les auteurs précédents. – *En sens contraire*, arrêt de Rennes, du 5 février 1838, rapporté ar Sibille ; arrêt de Florence, rendu en 1842, sur l'abordage entre es bateaux à vapeur *Pollux* et *Mongibello*, et indiqué par Dalloz, Nouv. répert., *Droit maritime*, n° 2294 ; Emérigon, t. II, p. 304 ; Dalloz qui, après avoir soutenu, dans la première édition de son répertoire, l'opinion consacrée par la Cour de cassation en l'an XIII, est revenu, dans son nouveau répertoire, à l'opinion contraire, à l'appui de laquelle il avait fourni devant la Cour de Florence, une consultation rédigée pour les propriétaires du *Pollux*. — Les pro-

« Que le rapport fait par le lieutenant Luguière, à New-York, ne saurait en tenir lieu, la loi exigeant, en termes très-précis, la signification d'un acte ;

« Que si le lieutenant Luguière n'a pas fait cette signification à New-York, alors qu'il ignorait la destinée du capitaine Devaux et le nom du navire qui avait abordé le *Lyonnais*, cette signification aurait dû être faite après son arrivée en France, par les armateurs du navire, au parquet de M. le procureur impérial, ce qui n'a pas été effectué (1) ;

« *Sur la demande en dommages-intérêts du capitaine Durham :*

« Attendu que le capitaine Durham ne justifie d'aucun autre dommage que la perte de temps éprouvée par suite du retard apporté à son départ par l'instance actuelle ;

« Que Gauthier frères, en introduisant cette instance,

---

priétaires du *Mongibello* rapportaient, de leur côté, une consultation émanée de M. Duvergier.

(1) Quand le lieutenant Luguière est arrivé à New-York, déjà les journaux avaient publié des relations *de l'abordage du navire Adriatic, de Belfast, capitaine Durham, avec un steamer inconnu*, et, en publiant le rapport du lieutenant Luguière, ils ne manquèrent pas de faire remarquer que c'était évidemment avec l'*Adriatic* que le *Lyonnais* s'était rencontré. Ces articles des journaux américains, notamment du *Courrier des Etats-Unis*, furent reproduits le 1er et le 2 décembre par les journaux du Havre, port d'attache du *Lyonnais*, et quand le lieutenant Luguière rentra en France, le 29 décembre, il était certain, pour tout le monde, que l'*Adriatic* était bien le navire avec lequel avait eu lieu la collision si fatale au *Lyonnais*.

nt fait qu'obéir au devoir qui leur était imposé par endue du désastre, le nombre des victimes que ce détre avait faites et l'importance des intérêts qui sont engés;

« Que le capitaine Durham ne saurait méconnaître luime qu'il se trouvait intéressé à ce que toutes les circonsıcès de cette cause fussent éclairées du jour de l'aunce, et que la vérité, qui devait ressortir des débats, pût truire les graves inculpations qui pesaient sur lui; que, ıtefois, il y a lieu d'avoir égard à la demande du capitaine ırham, dans le cas où les sieurs Gauthier frères contiıeraient, après le prononcé du présent jugement, à aprter obstacle à la sortie de l'*Adriatic;*

« Attendu que le tribunal a enfin à statuer sur le souvement, demandé par le capitaine Durham, de l'opposiɔn signifiée à la sortie de son navire, et de la saisie-arrêt ·atiquée sur le fret qui lui est dû par les services maritimes ɔs Messageries Impériales;

« Attendu que cette opposition et cette saisie-arrêt ont ı lieu en vertu d'une ordonnance de M. le président du ·ibunal de commerce de La Ciotat; que les parties conɔntant à plaider devant le tribunal de commerce de Marɔille, du moment que ce tribunal a reconnu la compétence e la juridiction française, l'ont investi de toutes les attriutions qu'auraient eues les magistrats consulaires de La Ciotat s'ils avaient été saisis du litige;

« Qu'il a été jugé que, par application de l'article 417 lu Code de procédure civile, le tribunal de commerce pourait rétracter les ordonnances de l'espèce dont il s'agit,

émanées de M. le président, et soulever, par suite, les oppositions qui en ont été la conséquence ;

« Que le tribunal doit user de ce droit, puisqu'il résulte de ce jugement que les causes pour lesquelles les sieurs Gauthier frères se sont opposés à la sortie du navire du capitaine Durham et ont saisi et arrêté son fret, ne sont pas réelles ;

« Par ces motifs, le tribunal déboute les sieurs Gauthier frères de la demande par eux formée contre le capitaine Durham, comme non-recevables et mal fondés ; dit n'avoir lieu d'accorder des dommages-intérêts au capitaine Durham pour l'obstacle mis au départ de son navire jusqu'au prononcé du présent jugement ; soulève l'opposition signifiée par les sieurs Gauthier frères à la sortie du navire *Adriatic*, et la saisie-arrêt pratiquée sur le fret à lui dû par les services des Messageries Impériales, opposition et saisie-arrêt formées en vertu de l'ordonnance de M. le président du tribunal de commerce de La Ciotat, laquelle est au besoin rétractée ;

« Ordonne, en conséquence, que le capitaine du port de La Ciotat, le commissaire de la marine, le receveur des douanes et le capitaine des douanes dudit port seront tenus de délivrer immédiatement au capitaine Durham, son congé, acquit de douanes, patente ou permis de sortie ; et pour le cas où l'obstacle à la sortie du navire serait maintenu par les sieurs Gauthier frères, les condamne à cinq cents francs de dommages-intérêts par jour, à partir du 5 avril courant ; les condamne aux dépens ; déclare le jugement exécutoire par provision moyennant caution ;

« Donne acte au capitaine Durham de ses réserves, tant 'égard de l'incompétence des tribunaux français, qu'à gard de son action en dommages-intérêts pour le préju-:e qu'il prétend avoir éprouvé par suite de l'abordage, us toutes les réserves contraires. »

Appel par Gauthier frères et Comp., qui, devant la ›ur, ont reproduit les moyens qu'ils avaient fait valoir de-ut le tribunal, mais en y ajoutant des conclusions subsi-aires en nomination d'experts chargés d'apprécier les anœuvres faites, avant l'abordage, par le *Lyonnais* et *ldriatic*. Mais la Cour :

« Sur l'incompétence : — Adoptant les motifs du juge-ent du 17 mars 1857;

« Sur la fin de non-recevoir proposée par le capitaine urham et tirée des articles 435 et 436 du Code de com-erce :

« Attendu que, s'il est vrai que la loi américaine n'im-ose ni formalités ni délais pour introduire une action en as d'avaries ou dommages résultant d'un abordage, cette ›i ne peut être invoquée contre l'intimé qui, traduit devant ›s tribunaux français pour se voir appliquer la loi française, le droit de se prévaloir des moyens que cette loi peut ›urnir à sa défense;

« Qu'il y a donc lieu d'examiner si les articles 435 et 36 doivent régir la cause;

« Attendu que la généralité des mots POUR DOMMAGES *ausés par l'abordage,* contenus dans le troisième para-;raphe de l'article 435, ne permet pas d'en exclure le cas ›ù l'abordage a causé la perte du navire, à moins d'admet-

tre, ce qui ne peut se supposer, que ce cas si grave eût échappé à l'attention du législateur;

« Que si, dans le cas où il y a avarie seulement, on explique la rigueur de la loi par la nécessité de ne pas confondre, en les constatant sur-le-champ, les avaries causées par l'abordage avec celles qui pourraient avoir une autre cause, cette même rigueur s'explique également et même à plus forte raison, en cas de perte totale, par la nécessité de faire constater le sinistre lui-même, d'éviter le dépérissement des preuves et de ne pas laisser indéfiniment incertains les droits si importants qui peuvent naître d'un abordage ayant causé la perte entière du navire abordé;

« Que cette rigueur, au surplus, cesse de paraître excessive, lorsque l'on sait qu'elle n'atteint le capitaine que du moment où il a pu agir;

« Attendu que l'abordage peut produire, soit de simples avaries, soit la perte du navire;

« Attendu que, dans le premier cas, il sera toujours facile d'agir sans retard; qu'en effet, tant que le navire subsiste, le capitaine et, en cas d'empêchement ou de décès, l'officier qui le remplace, ont qualité pour agir et connaissent leurs droits et leurs devoirs quant à ce;

« Attendu qu'en cas de perte du navire, au contraire, alors que l'équipage peut périr aussi; que les officiers peuvent être engloutis par les flots à l'insu les uns des autres; qu'on ne sait, pendant un certain temps du moins, sur qui, en fait, reposent les actions, il est impossible d'admettre que les droits de tous les intéressés puissent être compromis et perdus, si tel officier sauvé, mais comptant sur ses

efs dont il ignorerait la mort, négligeait une formalité 'il ne se croirait pas nécessairement obligé de remplir ; — 'en pareil cas, évidemment, les armateurs, assureurs et tres intéressés ne seraient soumis qu'au droit commun ur l'exercice de leurs actions, ou seraient, tout au plus, ius d'agir dans un délai moral ;

« Attendu que, dans l'espèce, après l'abordage et au oment où le navire allait être englouti, l'équipage et les ssagers du *Lyonnais* ont été distribués sur des canots et s radeaux confiés aux divers officiers du bord ;

« Qu'ils ont été dispersés sur l'Océan et n'ont pu suivre ur destinée respective ; que le lieutenant Luguière et quel- ies hommes sont parvenus à aborder à New-York ;

« Que l'on ignore encore le sort du capitaine et autres ficiers plus élevés en grade que le lieutenant Luguière ; - que ce dernier a pu faire, à New-York, un rapport de écaution, sans se croire investi des droits du capitaine et umis à l'obligation de remplir tous les devoirs imposés à lui-ci par la loi, dans l'intérêt de l'armement ; d'où il suit ie ce rapport, document utile à consulter pour s'éclairer ir les causes du sinistre, ne peut pas être regardé comme euvre du capitaine, dans les circonstances de la cause, entraîner, sous prétexte d'irrégularité, la perte des droits tous les intéressés ;

« Attendu que la mort du capitaine du *Lyonnais* étant i fait encore plus ou moins douteux, de même que celle de s premiers lieutenants, on ne saurait se prévaloir de l'ab- ince ou de l'accomplissement irrégulier des formalités 'escrites par les articles 435 et 436 du Code de commerce,

puisqu'il n'est pas établi que le capitaine ou ceux qui devaient légalement le remplacer, ont pu agir et se sont abstenus de le faire; que le point de départ des prescriptions édictées par ces articles, ne peut être fixé; qu'il suit de là que les armateurs ne sont pas déchus de leur action; qu'ils sont d'autant plus excusabes de n'avoir pas agi à la première nouvelle du sinistre, que, dans l'origine, le navire abordeur, son capitaine et ses armateurs inconnus d'abord, n'ont été signalés plus tard que par des articles de journaux (1); qu'il fallait pouvoir s'éclairer à cet égard et surtout s'enquérir de la manière dont les faits s'étaient accomplis avant d'intenter une action en justice;

« Au fond : attendu que, pendant la nuit du 2 novembre dernier, le navire l'*Adriatic* a abordé le *Lyonnais* par le flanc vers l'arrière et lui a occasionné une voie d'eau qui, après un certain nombre d'heures, a déterminé sa perte totale; qu'il y a lieu de rechercher par la faute de qui cet abordage a eu lieu;

« Attendu que les éléments de décision déférés à la Cour, consistent :

« 1° Dans les règles nautiques et les usages généraux de la navigation;

« 2° Dans les rapports du capitaine Durham et le livre de bord de l'*Adriatic* d'une part, et le rapport du lieutenant Luguière, d'autre part;

« 3° Dans les enquêtes;

« Attendu que ces documents présentent déjà des en-

(1) Voy. la note p. 528.

gnements dont la justice peut faire usage avec fruit;

« Qu'il en résulte :

« 1° Que l'*Adriatic* est un navire à voiles de 400 ton-
aux; — que le *Lyonnais* est un navire à vapeur du port
1070 tonneaux;

« 2° Que le premier, pendant la nuit du 2 novembre,
viguait au plus près du vent dans la direction ouest-nord-
est; que le *Lyonnais* naviguait est-nord-est, sous voiles
vapeur, filant dix à onze nœuds;

« 3° Que le vent soufflait du sud-ouest;

« 4° Que le temps était un peu sombre ou soit que l'at-
osphère était brumeuse;

« 5° Que l'*Adriatic* naviguait sans feux; que le *Lyonnais*
rait les feux réglementaires; que l'*Adriatic* a aperçu les
ux du *Lyonnais* vingt minutes avant la rencontre; que le
yonnais n'a aperçu l'*Adriatic* que trois minutes environ
vant cette même rencontre;

« 6° Que l'*Adriatic*, s'il a fait hisser un feu, soit dès
u'il a aperçu le *Lyonnais*, soit plus tard, n'a employé,
ans ce but qu'une lanterne qu'il a fait tenir par un homme
le l'équipage près du mât d'artimon; que l'*Adriatic* n'a,
lu reste, signalé sa présence depuis qu'il a aperçu les feux
lu *Lyonnais*, ni par des feux autres que la lanterne dont
l vient d'être parlé, ni par les fusées, ni par des sifflets, ni
par des cloches ou par tout autre moyen;

« 7° Que trois minutes environ avant la rencontre et au
moment où l'*Adriatic* a été aperçu et signalé par un homme
placé au bossoir du *Lyonnais*, et sur le cri : *navire à tri-
bord*, prononcé par cet homme, le capitaine ordonna la

manœuvre *tout à tribord !* que l'abordage eut lieu quelques instants après ;

« Attendu qu'il peut être utile de consulter des hommes expérimentés dans l'art de la navigation, sur le point de savoir, eu égard aux faits ci-dessus et à tous ceux résultant des pièces du procès, quelles manœuvres devaient respectivement faire les deux navires pour éviter l'abordage qui a eu lieu, quelles mesures de précaution auraient dû être prises ou auraient été négligées par l'un ou l'autre des navires, depuis le moment où ils s'étaient respectivement aperçus ;

« Si les manœuvres opérées par le capitaine du *Lyonnais* constituent une imprudence et doivent être regardées comme la cause déterminante de l'abordage ; si, de son côté, le capitaine de l'*Adriatic* a fait tout ce que conseillaient la prudence, les usages généraux de la navigation et les règles nautiques ;

« Attendu qu'il peut être aussi très-utile de consulter le rapport officiel déposé par le capitaine Durham à Glocester, lors de la relâche qu'il y a faite le 5 novembre 1856, lequel document devra être remis aux experts ;

« Par ces motifs, la Cour confirme le jugement du tribunal de commerce de Marseille, du 17 mars dernier, sur la compétence ; infirme le jugement du même tribunal en date du 2 avril 1857, au chef qui a accueilli la fin de non-recevoir ; et sans avoir égard à ladite fin de non-recevoir dont le capitaine Durham est débouté, avant dire droit au fond, tous moyens des parties sur ce point réservés ;

« Ordonne que le capitaine Durham sera tenu de pro-

duire le rapport par lui fait, à Glocester, le 6 novembre dernier;

« Ordonne encore que, par trois experts dont les parties seront tenues de convenir dans les cinq jours de la signification du présent arrêt et, à défaut, par les sieurs.......... il sera pris connaissance des pièces et documents de la cause y compris le rapport fait à Glocester par le capitaine Durham;

« Charge lesdits experts, au vu des faits ci-dessus relatés et de tous les documents qui leur seront soumis, de donner leur opinion sur les causes de l'abordage qui a eu lieu entre le *Lyonnais* et l'*Adriatic*, le 2 novembre dernier, et sur les faits de faute ou d'imprudence qui pourraient être imputés à l'un ou à l'autre des capitaines de ces deux navires;

« Pour, sur cette production et le rapport des experts fait et déposé, être statué définitivement sur le fond; dépens réservés. »

Nous venons de faire connaître les questions les plus importantes soulevées par l'abordage, et pour mieux les faire apprécier, nous avons voulu citer de nombreux arrêts. On peut classer ces questions en quatre principales : le caractère de l'abordage, la nature de la faute, les prescriptions des articles 435, 436, la juridiction et la compétence.

Le caractère de l'abordage est évidemment tracé par la loi, il faut que le choc ait lieu entre deux navires, et par navires il faut entendre qu'ils soient navigables. Dès lors, tout choc qui n'est pas dans ces conditions, n'est pas régi par les articles du Code qui règlent la matière de l'abordage.

Si la nature de la faute est laissée à l'appréciation des tribunaux, il est certain qu'il est de l'intérêt du commerce et aussi souvent de la vie des hommes que les tribunaux se montrent sévères lorsque toutes les mesures de précaution n'ont pas été prises pour éviter l'abordage. Dès lors, les tribunaux étant rigoureux observateurs des exceptions prévues par les articles 435, 436, ne devront pas cependant oublier qu'il est d'un intérêt général que le bénéfice accordé par le législateur ne soit pas une impunité funeste.

Quant à la juridiction et à la compétence, sans doute il importe que chaque tribunal garde ses attributions; mais l'on comprend que les questions de juridiction ont un intérêt assez restreint, si bonne justice émane de l'un ou de l'autre tribunal. Toutefois, nous croyons, en définitive, que la connaissance des questions soulevées par l'abordage, se liant presque toujours, soit directement, soit indirectement, à un fait commercial, appartiendrait plus rationnellement aux tribunaux commerciaux qu'aux tribunaux civils.

CHAPITRE XL.

DES NAVIRES ET AUTRES BATIMENTS DE MER.

Sommaire.

417. Nature des navires et bâtiments de mer;
418. Dettes privilégiées; conditions du privilége; vente des navires;
419. Saisie du navire; règles de la saisie;
420. Formalités à remplir pour la validité de la saisie, et des conséquences de la saisie; droits des tiers.

417. Les questions qui se rattachent au navire appartiennent nécessairement au sujet que nous traitons quoique indirectement, puisque le navire est le moyen du transport maritime; aussi nous en ferons l'objet d'un article spécial.

« Parler du navire, c'est parler du chef-d'œuvre de l'industrie humaine, disent MM. Delamarre et Lepoitvin, t. IV, p. 173. Nulle autre invention de l'homme n'est aussi fortement empreinte de génie, d'intelligence, d'audace; nulle autre non plus n'en surpassa jamais l'importance sociale et commerciale.

« Que de méditations et d'études, que d'essais, quelle persévérance pour perfectionner cette machine, et en approprier toutes les parties à sa fin!

« Comment n'être pas saisi d'admiration au spectacle de ce véhicule voguant majestueusement sur l'abîme des mers, tantôt à la faveur des vents dont un art merveilleux discipline les efforts et dirige les effets; tantôt malgré leur inertie ou leur fureur, qu'un art plus merveilleux encore,

s'il est possible, réduit à l'innocuité ou à l'impuissance!

« Car l'homme n'a pas seulement trouvé le secret de maîtriser la foudre, et découvert dans un fluide invisible un guide sûr, un moniteur assidu des moindres déviations du navire. Il lui est donné aujourd'hui de dominer les éléments les plus redoutables et les plus impatients du joug, de les comprimer, de les dilater au gré de son vouloir (1). On dirait qu'émule du Tout-Puissant, lui aussi, dans une création secondaire, *a fait les vents ses messagers, et son ministre, le feu dévorant* (2). Voilà par quels prodiges, bravant les marées, défiant les tempêtes, et se jouant parmi les tonnerres qui s'éteignent et se taisent à son aspect, il franchit en dominateur, quels que soient le calme ou les agitations de la mer et de l'air, l'immensité des espaces que mille obstacles naturels semblaient avoir rendus éternellement infranchissables.

« C'est la navigation qui a exploré les contrées les plus lointaines, et y a porté le christianisme propagateur de la civilisation et de la liberté; c'est par elle que, sur la grande voie de l'Océan, s'établit cet échange continuel des pro-

---

(1) La France peut, à bon droit, revendiquer l'invention des navires à vapeur. Dès 1783, le marquis de Jouffroy avait fait à Lyon, sur la Saône, un grand nombre d'expériences sur un bateau de plus de cent tonneaux, dont la pompe à feu était le moteur unique. Fulton, né en 1767, n'a donc pas inventé le *Steam-Boat*. Mais à lui seul appartient la gloire, et cette gloire suffit à l'immortaliser, d'avoir vaincu des obstacles dont nul, avant lui, n'avait pu triompher.

(2) *Qui facis angelos tuos spiritus, et ministros tuos ignem urentem*. (Psal. 103.)

ductions de la nature et des produits de l'industrie dans les deux hémisphères. »

L'expression *navire*, comprend les agrès, mais non, en général, ce qu'on appelle victuailles et armement (1).

L'expression *facultés* embrasse seulement l'armement et les victuailles.

Les navires et autres bâtiments de mer sont meubles; ils sont néanmoins, dit la loi, affectés aux dettes du vendeur et à celles qui sont privilégiées. (Ord. 1681, liv. II, tit. X, art. 1.)

Les navires sont affectés même aux dettes chirographaires du vendeur (2).

418. L'article 191 du Code de commerce (3) énonce les

(1) Boulay-Paty, *Droit commercial maritime*, t. I, p. 99; Pardessus, 3-599; Devilleneuve et Massé, vº *Navires*, nº 2.

(2) Aix, 20 août 1819; voy. cependant Cauvet, *Revue de législation*, t. III de 1849, p. 275.

(3) Sont privilégiées, et dans l'ordre où elles sont rangées, les dettes ci-après désignées : 1º Les frais de justice et autres, faits pour parvenir à la vente et à la distribution du prix; 2º les droits de pilotage, tonnage, *cale*, *amarrage* et bassin ou avant-bassin; 3º les gages du gardien, et frais du garde du bâtiment, depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente; 4º le loyer des magasins où se trouvent déposés les agrès et les apparaux; 5º les frais d'entretien du bâtiment et de ses agrès et apparaux, depuis son dernier voyage et son entrée dans le port; 6º les gages et loyers du capitaine et autres gens de l'équipage employés au dernier voyage; 7º les sommes prêtées au capitaine pour les besoins du bâtiment pendant le dernier voyage, et le remboursement du prix des marchandises par lui vendues pour le même objet; 8º les sommes dues au vendeur, aux

dettes privilégiées, et l'article 192 du même Code (1) fait connaître comment doivent être justifiées les dettes privi-

---

fournisseurs et ouvriers employés à la construction, si le navire n'a point encore fait de voyage ; et les sommes dues aux créanciers pour fournitures, travaux, main-d'œuvre, pour radoub, victuailles, armement et équipement, avant le départ du navire, s'il a déjà navigué ; 9° les sommes prêtées à la grosse sur le corps, quille, agrès, apparaux, pour radoub, victuailles, armement et équipement, avant le départ du navire ; 10° le montant des primes d'assurances faites sur le corps, quille, agrès, apparaux, et sur armement et équipement du navire, dues pour le dernier voyage ; 11° les dommages-intérêts dus aux affréteurs, pour le défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées, ou pour remboursement des avaries souffertes par lesdites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage, les créanciers compris dans chacun des numéros du présent article viendront en concurrence, et au marc le franc, en cas d'insuffisance du prix. » (Art. 191 C. de comm.)

(1) « Le privilége accordé aux dettes énoncées dans le précédent article, ne peut être exercé qu'autant qu'elles seront justifiées dans les formes suivantes : 1° les frais de justice seront constatés par les états de frais arrêtés par les tribunaux compétents ; 2° les droits de tonnage et autres, par les quittances légales des receveurs ; 3° les dettes désignées par les nos 1, 3, 4 et 5 de l'article 191, seront constatées par des états arrêtés par le président du tribunal de commerce ; 4° les gages et loyers de l'équipage, par les rôles d'armement et désarmement arrêtés dans les bureaux de l'inscription maritime ; 5° les sommes prêtées et la valeur des marchandises vendues pour les besoins du navire pendant le dernier voyage, par des états arrêtés par le capitaine, appuyés de procès-verbaux signés par le capitaine et les principaux de l'équipage, constatant la nécessité des emprunts ; 6° la vente du navire par un acte ayant date certaine, et les fournitures pour l'armement, équipement et

légiées; mais, comme toujours, la loi a été interprétée pour les cas imprévus. Voici quelques espèces :

Ainsi, le gardien du navire qui n'en garde qu'une partie, a privilége sur le tout, à moins que quelques parties n'aient été vendues séparément (1).

Il en est différemment pour le privilége du locateur des magasins qui s'applique à tout le navire (2).

L'article 2, titre Ier, livre IV, de l'ordonnance de la marine, qui exige un gardien de jour et de nuit, aussi bien sur les navires désarmés que sur les navires en cours d'armement, est encore en vigueur. Il en est ainsi, notamment dans le port du Havre, dont le règlement a renouvelé cette disposition.

Et dans ce cas, le marin préposé à la garde d'un navire même désarmé, a droit, pour le paiement de ses salaires,

---

victuailles du navire, seront constatées par les mémoires, factures ou états visés par le capitaine et arrêtés par l'armateur, dont un double sera déposé au greffe du tribunal de commerce avant le départ du navire, ou, au plus tard, dans les dix jours après son départ; 7° les sommes prêtées à la grosse sur le corps, quille, agrès, apparaux, armement et équipement, avant le départ du navire, seront constatées par des contrats passés devant notaires, ou sous signature privée, dont les expéditions ou doubles seront déposés au greffe du tribunal de commerce dans les dix jours de leur date; 8° les primes d'assurance seront constatées par les polices ou par les extraits des livres des courtiers d'assurances; 9° les dommages-intérêts dus aux affréteurs seront constatés par les jugements, ou par les décisions arbitrales qui seront intervenues. » (C. com., 192.)

(1) Locré, 1-13.

(2) Boulay-Paty, 1-114; voy. Pardessus, t. III, n° 943.

au privilége du paragraphe 3 de l'article 191 du Code de commerce. Il en est ainsi alors même que depuis le désarmement il y aurait eu saisie du navire, et que l'huissier aurait préposé, comme gardien de la saisie, une personne autre que le gardien maritime.

Le copropriétaire d'un navire peut valablement prêter à la grosse sur ce même navire, mais ce prêt n'a d'effet que sur les parts des autres copropriétaires, et qu'autant que le copropriétaire prêteur à la grosse est, par l'abandon qu'il a fait de sa part dans ledit navire, conformément à l'article 216 du Code de commerce, devenu tout à fait étranger au navire et aux engagements contractés par le capitaine. (Art. 213 et 215 Code de comm.)(1).

Le capitaine n'a pas de privilége pour le droit de chapeau (2).

Les salaires du second voyage, s'ils ont été reçus sans protestation ni réserve, ne permettent plus d'invoquer le privilége pour ceux du premier voyage (3).

Le bailleur de fonds a privilége s'il est constant que les fonds ont été prêtés pour les nécessités de la navigation; il n'a pas besoin de surveiller l'emploi des sommes prêtées.

Émérigon (2-468), Boulay-Paty (*Droit maritime*, 1-119), Valin (p. 126), et Pothier (*Contrat à la grosse*, n° 52) enseignent même qu'il suffit que le prêt soit fait sur corps et

---

(1) Rouen, 28 novembre 1856; extrait du *J. de M.*, 35-2-65.

(2) Aix, 21 novembre 1833; *Journal de Marseille*, 14-1-241.

(3) Cour d'Aix, 21 novembre 1833, *Journal de Marseille*, tome XIV, 1re partie, page 257.

quille du vaisseau ; il n'est pas besoin d'expliquer que l'argent a été prêté pour la nécessité du voyage.

L'affréteur d'un navire, qui en est en même temps le consignataire, a privilége sur le navire et le fret pour les avances par lui faites au capitaine pour les besoins du navire.

Lorsque ces avances ont été faites comme paiement par anticipation sur le fret, il est inutile de s'enquérir si les sommes avancées ont été réellement employées aux besoins du navire.

Dans tous les cas, le consignataire du navire peut invoquer à son profit le privilége créé par l'article 93 du Code de commerce en faveur du commissionnaire.

En conséquence, en cas de faillite de l'armateur ou du capitaine copropriétaire du navire, le consignataire affréteur du navire ne peut être contraint de rapporter à la masse le fret qu'il a conservé par devers lui pour se couvrir de ses avances, encore bien que ce fret ne soit devenu exigible que depuis la date de l'ouverture de la faillite » (1).

L'affectation d'un navire à titre de gage au remboursement d'un prêt déguisé sous les apparences d'une vente à pacte de rachat, ne confère de privilége au créancier gagiste qu'autant qu'il s'est mis en possession réelle du navire. (Code Nap., art. 2076.) (2).

Celui qui a fait les avances sur un armement a, pour le

---

(1) Trib. de comm. du Havre, 28 avril 1856 ; *Journal de Marseille*, 34-2-105.

(2) Bordeaux, 6 août 1836 ; extrait du *Journ. de Mars.*, 35-2-14.

recouvrement de ces avances, un privilége sur le navire et sur les assurances sur corps qui en représentent la valeur (1). Mais cette doctrine est contraire à celle qui a prévalu en matière d'assurance terrestre ; l'indemnité due à l'assuré n'est pas la représentation de la créance hypothécaire s'il n'y a pas transport.

Si le navire a été construit pour le compte personnel de l'armateur ou de l'entrepreneur, le privilége des fournisseurs et ouvriers existe ; mais il n'en est plus ainsi si le navire a été construit à forfait par l'entrepreneur pour le compte d'un armateur (2), et il en doit être ainsi, lorsque les ouvriers savaient notamment que l'entrepreneur construisait le navire pour autrui, et s'ils avaient traité avec lui, abstraction de toute garantie sur le navire (3). Dans ce dernier cas, toutefois, les fournisseurs et ouvriers ont une action contre le propriétaire du navire jusqu'à concurrence de ce qui peut être dû à l'entrepreneur (4).

---

(1) Bordeaux, 26 janvier 1839 ; D. P., 39-2-142.

(2) Rennes, 7 mai 1818 ; trib. de comm. de Bordeaux, 10 mars 1826 ; *Mémorial de Bordeaux*, t. III, p. 129 ; Persil, *Questions*, t. I, p. 72.

(3) Caen, 21 mars 1827 ; S., 27-290 ; Poitiers, 23 avril 1846 ; S. V., 47-2-630.

(4) Rouen, 31 mai 1826 ; S., 26-2-289 ; Valin, p. 248 ; Boulay-Paty, t. I, p. 131.

Si le navire périt en cours de construction, la perte est pour l'entrepreneur. (Delamarre et Lepoitvin, 4-190.)

« Le constructeur qui traite avec un armateur pour la construction d'un navire moyennant un prix fixé à forfait, payable en divers

Plusieurs arrêts ont donc déclaré que le privilége existait si les ouvriers et fournisseurs ignoraient le forfait (1).

---

termes, suivant le degré d'avancement des travaux, reste propriétaire du navire tant que ce navire n'a pas été achevé, mis à l'eau et reçu.

« En conséquence, si l'armateur tombe en faillite avant l'achèvement de la construction, le constructeur n'est point fondé à demander l'autorisation de vendre le navire pour compte de la faillite, et le prelèvement, par privilége sur le prix, du solde dû pour les travaux; il doit rapporter les sommes qu'il a reçues en payement, et il n'a contre la faillite qu'une action en résiliation du marché et en dommages-intérêts, qui viendront en déduction des sommes dont il doit le rapport. » (Paris, 20 décembre 1856; *Journal de Marseille*, 35-2-44.)

(1) Cass., rejet, 30 juin 1829; S., 29-1-357; Aix, 30 mai 1827; S., 27-2-190; id., 3 janvier 1838; *Mémorial du Midi*, t. XXXVI, p. 253; Valin, p. 217; Boulay-Paty, sur Emérigon, 2-197, et *Droit maritime*, p. 124; Favard, v° *Privilége*, sect, .1, § 2, n° 19; Pardessus, 3-943; Delvincourt, 2-195.

MM. Clariond, Aicard et Segond, après avoir cité, dans le *Journal de Marseille* (34-2-169), des arrêts de Bordeaux des 4, 18 et 19 août 1856, qui déclarent *que* « le privilége que l'art. 191, n° 8, du Code de commerce accorde sur le navire aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, ne peut être exercé lorsque le navire a été construit à forfait pour le compte d'un tiers, et que les fournisseurs et ouvriers ont eu connaissance du marché passé entre le constructeur et ce tiers. — Dans ce cas, les fournisseurs et ouvriers n'ont d'action contre le tiers que jusqu'à concurrence de ce dont il se trouve débiteur envers le constructeur au moment où leur action est intentée. (Code Nap., art. 1798.) Mais c'est au tiers, pour lequel a été faite la construction, à établir par une preuve juridique et complète la connaissance que les fournisseurs et ouvriers ont eue

Mais MM. Delamarre et Lepoitvin, tome 5, page 481, admettent le privilége, qu'un navire soit construit à forfait ou par économie; il n'y a pas lieu de distinguer si les ou-

---

du marché à forfait; il ne suffit pas qu'il soit très-vraisemblable qu'ils n'aient pas ignoré l'existence de ce marché, » ajoutent la note suivante sur le droit des ouvriers ou des fournisseurs dans le cas qui vient de nous occuper :

« Voy. Conf. Rennes, 7 mai 1818; Rouen, 31 mai 1826; Caen, 21 mars 1827; Aix, 31 mai 1827, et 3 janvier 1838 (ces divers arrêts rapportés dans ce recueil, 4-2-182, 7-2-94, 8-2-180, 91-18, 17-1-45); req. rejet, 30 juin 1829; Dalloz, Nouveau Répertoire, v° *Droit maritime*, n° 255 et suiv., Boulay-Paty, t. I, p. 124. — En sens contraire Delamarre et Lepoitvin, t. V, n° 154; Pardessus, n°s 943 et 954, et la consultation suivante, délibérée par M. Ravez, le 15 janvier 1842, rapportée dans le *Journal des arrêts de Bordeaux* auquel nous l'empruntons :

« Nous n'estimons pas qu'on puisse régler et limiter par la loi civile les priviléges établis par la législation commerciale, tels que celui du fournisseur de matériaux pour la construction d'un navire que l'article 190 du Code de commerce déclare *meuble*.

« L'article 1798 n'a fait que reproduire, confirmer et étendre à tous les ouvrages civils l'ancienne jurisprudence française sur les constructions à l'entreprise des maisons et autres édifices, etc....

« En matière maritime, où, parmi nous, *le Consulat de la mer* formait le droit commun avant la publication de la célèbre ordonnance de 1681, les fournisseurs et les ouvriers étaient *privilégiés* sur le navire qu'ils avaient aidé à bâtir; et s'il était construit à forfait par un entrepreneur, il fallait, pour exclure leur *privilége, que le traité renfermant cette condition leur eût été signifié*....

« L'article 17 de l'ordonnance de la marine, au titre *de la saisie des vaisseaux*, ordonna que, si le navire vendu n'avait point encore fait de voyage, le vendeur, les charpentiers, calfateurs et autres ou-

riers savaient ou ne savaient pas pour qui le navire serait onstruit.

---

riers employés à la construction, *ensemble les créanciers pour les ois, cordages et autres choses fournies pour le bâtiment*, seraient ayés par préférence à tous les créanciers et par concurrence entre eux.

« Cet article et aucun autre ne dérogeaient à ce privilége dans le as où le navire aurait été construit à forfait.

« Deux Parlements, ceux de Bretagne et de Normandie, désirant soumettre ce cas particulier aux règles du droit civil, sollicitèrent et obtinrent, le 16 mai 1747, une déclaration du roi, portant : « Sa « Majesté veut que, lorsque les négociants font construire un navire « ou un bâtiment, à forfait, par un maître constructeur, les mar- « chands, fournisseurs et ouvriers n'aient d'action directe que con- « tre le constructeur, sur les ordres duquel ils avaient fourni ou « travaillé pour la construction du navire, sauf à eux, cependant, « à se pourvoir par voie de saisie et arrêt ou opposition entre les « mains du propriétaire armateur sur la somme qu'il pourra devoir « au constructeur, sur laquelle ils auront préférence à tous autres « créanciers du constructeur. »

« Enregistrée sans restriction à Rennes et Rouen, cette déclaration le fut au Parlement de Bordeaux, avec la modification « que les « marchés à forfait pour la construction des vaisseaux ne pourront « être mis à exécution *que, par préalable, ils n'aient été enregistrés* « *ez greffes des siéges* des amirautés. » Elle ne le fut pas au Parlement d'Aix. Emérigon, qui nous a transmis la plupart de ces détails, enseignait que nos règles civiles n'avaient pas, en cette matière, la force de faire taire la disposition expresse du *Consulat de la mer* et celle de l'ordonnance maritime; que les fournisseurs et ouvriers devaient jouir du privilége à eux accordé sur le navire par ladite ordonnance, à moins qu'ils n'eussent été avertis, *en due forme*, qu'il était construit à l'entreprise.

« Je ne crois pas, ajoutait le savant jurisconsulte, qu'un simple

Cette opinion paraît sans doute contraire à la jurisprudence, mais il faut reconnaître que MM. Delamarre et

---

« enregistrement du traité de prix fait au greffe de l'amirauté supplééât à la notification préalable que le *Consulat de la mer* exige;
« il veut que cette notification soit faite aux ouvriers et fournisseurs
« *afin qu'ils ne soient pas trompés.* » (Ch. XII, sect. 3.)

« Le privilége des fournisseurs et ouvriers sur le navire qu'ils avaient aidé à construire était donc rejeté par les Parlements de Rennes et de Rouen, conformément à la déclaration de 1747, lorsqu'il y avait un traité à forfait pour cette construction; il ne l'était par le Parlement de Bordeaux que lorsque ce traité avait été préalablement enregistré au greffe de l'amirauté; et par le Parlement d'Aix, que lorsque, préalablement aussi, il leur avait été notifié. De là, une grande bigarrure dans la jurisprudence des Cours du royaume sur cette question.

« Notre Code civil prouve même par son titre, *qu'il est entièrement étranger au droit maritime français,* lequel, environ quatre ans après, fut réglé par le Code de commerce, déclaré exécutoire à compter du 1er janvier 1808.

« Ce dernier Code remania toute notre législation maritime, voulut en rendre les règles uniformes, et faire cesser la variété des jurisprudences parlementaires. L'article 191 admit, purement et simplement, le privilége des fournisseurs sur le navire à la construction duquel ils avaient été employés, *n'en excepta point le cas où ce navire aurait été construit à forfait,* et ne renvoya directement ni indirectement à l'article 1798 du Code civil, qu'il n'incorpora pas à cette législation *spéciale.* La même loi du 15 septembre 1807, qui avait fixé au 1er janvier 1808, l'exécution de ce Code, prescrivit, article 2, qu'à dater dudit jour 1er janvier 1808, toutes *les anciennes* lois touchant les matières commerciales sur lesquelles avait statué ledit Code *étaient abrogées. Le Consulat de la mer,* l'ordonnance de la marine, la déclaration de 1747, les diverses jurisprudences qui

Lepoitvin donnent d'excellentes raisons en faveur de leur sentiment.

« Et d'abord, disent-ils très-judicieusement, le salaire

---

en étaient la suite, sont donc également comprises dans cette abrogation, et il n'est pas légalement possible de faire, pour l'exercice du privilége des fournisseurs et employés à la construction d'un navire, d'anciennes distinctions que le nouveau législateur *n'ignorait pas* et qu'il n'a pas sanctionnées. La vieille maxime *ubi lex non distinguit, nec non distinguere debemus*, a conservé tout son empire.

« Toutefois, plusieurs Cours royales ont tenu aux habitudes des Parlements qu'elles ont remplacés. Celle de Rennes a jugé, le 7 mai 1818, que l'abrogation prononcée par l'article 2 de la loi du 15 septembre 1807 ne portait pas sur la déclaration du 6 mai 1747, qui, par conséquent, était toujours obligatoire ; ce que M. Boulay-Paty a très-justement critiqué. Prenant une autre route pour atteindre le même but, les Cours de Rouen et de Caen ont décidé, les 31 mai 1826 et 21 mars 1827, que si le Code de commerce n'avait pas reproduit les dispositions de la déclaration de 1747, en établissant et classant les priviléges sur les navires et autres bâtiments de mer, ce fut parce que l'article 1798 du Code civil avait adopté, comme un principe général, les termes de cette déclaration, et que ledit article 1798, publié le 17 mars 1804, en *matière civile*, fait exception au privilége décrété en *matière maritime*, le 15 septembre 1807, par le Code de commerce, mis en activité le 1er janvier suivant.

« La Cour d'Aix rejeta, le 30 mai 1827, l'exception d'un traité à forfait contre le privilége réclamé par un fournisseur de bois *livré avant que ce traité fût connu et enregistré*. Les avocats de Marseille, dans une conférence présidée par M. Thomas, leur bâtonnier, se divisèrent sur cette question. Les raisons de ceux qui repoussaient l'application de l'article 1798 du Code civil nous paraissent bien

de l'ouvrier est chose sacrée. Les lois divines et humaines le proclament : *Non negabis mercedem indigenti, sed redde*

---

plus fortes que les arguments de leurs contradicteurs. Chacun pourtant conserva son opinion. Celle de M. Thomas, qui consistait à bien définir la convention faite avec le constructeur et à rechercher si elle constituait *un véritable devis et marché à forfait* pour le compte d'autrui, ou une vente à livrer dont le prix est un élément nécessaire, prouve que, dans ce dernier cas, le privilége du fournisseur n'est pas sujet à controverse. Quoi qu'il en soit, la Cour d'Aix, par son arrêt du 3 janvier 1838, dont nous avons déjà parlé, prononça, *en adoptant les motifs des premiers juges*, que les fournisseurs n'avaient point de privilége sur un navire construit à forfait.

« Il est à remarquer que le dernier arrêt de la Cour d'Aix et ceux de Rouen et de Caen, n'appliquent l'exception du traité à forfait au privilége des fournisseurs et ouvriers, *que lorsqu'ils ont connu, ou dû connaître ce traité*. Peut-être ce tempérament, qui ne fait plus dépendre de la volonté de la loi l'exclusion de ce privilége, mais qui les subordonne, par esprit de justice, à la preuve d'un fait dont le législateur n'a pas imposé la condition, aurait-il dû avertir les tribunaux qu'ils s'égareraient dans une fausse voie de modifications arbitraires, et que la vérité n'était pas où ils la plaçaient.

« M. Pardessus a mieux, selon nous, compris et *appliqué le n° 8* de l'article 191 du Code de commerce... (Suit la citation de cet auteur, n°s 943 et 954.)

« Cette doctrine, la seule, à notre avis, qui soit juridique, parce qu'elle est la seule en harmonie avec le privilége de l'*article 191 du* Code de commerce, qu'il accorde indistinctement aux fournisseurs pour la construction d'un navire, et qu'il fonde *uniquement sur le fait* constaté de leurs fournitures, ne permet pas d'appliquer à ce privilége l'article 1798 du Code civil. On le pourrait d'autant moins que cet article exclut seulement l'*action personnelle* des fournisseurs

ei pretium laboris.... ne clamet contra te ad dominum (1). Le travail du mercenaire est le pain de ses enfants.

« Les fournisseurs ne sont pas moins favorables. Peut-être même le seraient-ils un peu plus, car, sans les matériaux, il n'y aurait pas eu de travail, comme il n'y aurait pas eu de navire si la matière ou le travail eût manqué.

« En second lieu, il importe à l'Etat d'encourager les constructions navales. Or, il est peu de constructeurs en état de faire face, par leurs propres ressources, à tous les frais de leurs entreprises. En général, il faut nécessairement qu'ils obtiennent à crédit une partie de la main-d'œuvre et une partie des matériaux. L'expérience est là qui le prouve. C'est ainsi que la construction progresse et s'achève. Mais, si l'on vient à dénier sous quelque prétexte que ce soit, ou seulement à révoquer en doute le privilége, garantie de ce crédit, plus d'ouvriers, plus de fournisseurs, plus de constructions.

« La loi ne dit pas à l'ouvrier, la loi ne dit pas au fournisseur : Avant de travailler, avant de fournir, informe-toi pour qui tu travailles, où tu fournis. Elle ne leur dit pas non plus : Ne comptez point sur un privilége si, dès le principe, l'armateur vous avertit qu'il fera construire à forfait. Pourquoi ne le dit-elle pas? C'est que, en réalité, l'ouvrier et le fournisseur font bien plus crédit à la chose

---

contre celui qui a commandé l'ouvrage à forfait, qu'il ne s'occupe en aucune façon du droit réel *sur la chose*, et n'en prononce pas la déchéance contre eux dans le cas qu'il exprime. »

(1) *Deuter.*, cap. 23.

qu'à la personne. *Magis navi quam personæ crediderunt* (Voyez Emérigon, tome II, page 567). N'est-il pas très-naturel, en effet, qu'ils voient le premier gage, l'un de son travail, l'autre de ses fournitures, dans la chose même qui en est le produit. »

La loi n'ayant créé un privilége qu'au profit des fournisseurs et des ouvriers, les personnes qui ont prêté des fonds aux ouvriers ou fournisseurs, ne jouissent du privilége que si une subrogation leur a été consentie par ceux-ci (1).

Si le navire périt après l'assurance, les fournisseurs et les ouvriers ne peuvent prétendre que le privilége repose sur l'assurance (2). Boulay-Paty (1-137) décide qu'il en serait ainsi, alors même que les ouvriers et fournisseurs eussent fait l'assurance du navire, à moins qu'elle n'eût été faite pour leur privilége. Cette doctrine est la conséquence de celle que nous avons déjà exposée sur la nature de l'indemnité après sinistre.

Celui dont les matériaux auraient été employés sans son consentement à la construction d'un navire, pourrait réclamer le privilége établi par l'article 191 (3).

On sait que l'intérêt dû pour les sommes prêtées à la grosse est privilégié depuis l'expiration du risque jusqu'au remboursement, comme le capital (4).

---

(1) Pardessus, 3-934 ; Massé, t. VI, n° 597.

(2) Voy. Emérigon, 2-613 ; Boulay-Paty, sur Emérigon, 2-617. Vincens, t. I, p. 122, note 1 ; *contrà*, Valin, p. 213.

(3) Pardessus, 3-943.

(4) Cass., rejet, 20 février 1844 ; S. V., 44-1-197.

Les deniers prêtés pour un précédent voyage et laissés en renouvellement, sont privilégiés, sauf l'application de l'article 323 du Code de commerce (1).

Nous avons dit, en parlant du contrat à la grosse, que la rupture du contrat à la grosse n'avait pas pour effet de détruire le privilége (2). Toutefois, suivant l'arrêt de Caen, que nous venons de mentionner en note, il n'en serait pas ainsi si le contrat à la grosse avait été converti en un prêt ordinaire.

Il a été encore enseigné que si le navire vient à périr, le prêteur à la grosse ne peut étendre son privilége sur les assurances faites par le propriétaire, puisque ce serait porter atteinte à l'article 326 du Code de commerce (3).

Il n'y a, au surplus, de privilége pour les deniers prêtés à la grosse, que lorsqu'ils ont été affectés sur un objet spécial ; c'est là la condition du contrat (Art. 311, C. com.) (4).

---

(1) « Les emprunts faits pour le dernier voyage du navire sont remboursés par préférence aux sommes prêtées pour un précédent voyage, quand même il serait déclaré qu'elles sont laissées par continuation ou renouvellement. Les sommes empruntées pendant le voyage sont préférées à celles qui auraient été empruntées avant le départ du navire ; et s'il y a plusieurs emprunts faits pendant le même voyage, le dernier emprunt sera toujours préféré à celui qui l'aura précédé. » (C. de comm., art. 323.)

Voyez Boulay-Paty, t. I, p. 143 ; voy. aussi sur la question, Ord., 1681, tit. III, art. 5 et 10 ; Pothier, *Contrat à la grosse*, n° 54.

(2) Voy. Caen, 28 février 1844 ; S. V., 44-2-295 ; Emér., 2-588 Boulay-Paty, *Dr. marit.*, t. I, p. 141 et suiv ; Persil, *Quest.*, t. I, p. 69.

(3) Aix, 26 mai 1818, *Journal de Marseille*, 2-1-215.

(4) Trib. de com. de Marseille, 11 avril 1828 ; *J. de M.*, 9-1-323.

Les prêteurs à la grosse sont colloqués en concurrence si les divers emprunts ont été faits simultanément(1). Dans le cas contraire, on doit appliquer l'article 323.

Le prêteur et l'assureur, dans le cas de délaissement, viennent en concurrence, conformément à l'article 331 du Code de commerce ; mais le prêteur primerait l'assureur si le prêt avait été fait en cours de voyage postérieurement à l'assurance, pour réparer les avaries arrivées au navire ou au chargement. Toutefois, on considère comme fait avant le voyage assuré, le prêt qui a été consenti après le voyage commencé, mais qui a précédé la partie de ce voyage à laquelle s'applique particulièrement l'assurance, se trouvant en concours avec lui (2).

Le privilége qui est dû à l'assureur pour la prime, ne s'applique pas au 1/2 pour 100 dû pour ristourne (3).

Il faut considérer, à l'égard de l'assureur, le temps limité comme constituant un seul et unique voyage ; ainsi, pour ce cas, il aura droit au privilége, non pas pour le dernier voyage, mais pour la totalité des primes, sans au-

---

(1) Persil, *Questions*, t. I, p. 65 ; Boulay-Paty, 1-119 ; Bressoles, du *Contrat à la grosse*, n° 78, et *Revue de législation*, t. XIII, p. 360.

(2) Bordeaux, 18 juillet 1849 ; S. V., 49-2-677 ; voy sur ces diverses questions, Locré, *Législation civile*, t. XVIII, p. 497, et *Esprit du Code de commerce*, sur l'art. 331 ; Frémery, *Etudes de droit commercial*, p. 254 ; Bressoles, *Revue de législation*, t. XIII, p. 347 ; Pardessus, t. III, n°s 855 et 924 ; Persil, *Questions*, t. I, p. 70 ; Devilleneuve, t. XLIX, 2-673.

(3) Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 85.

cune distinction à faire pour les voyages jusqu'à l'expiration du temps limité (1).

Aux termes de l'article 192 du Code de commerce, les sommes prêtées sur corps, quille, agrès et apparaux doivent être constatées par des actes déposés au greffe du tribunal de commerce dans les dix jours de leur date.

La séquestration du navire n'interrompt pas le délai de dix jours que fixe l'article 192 (2).

L'article 192 voulant que les ventes des fournitures

---

(1) Rouen, 7 juillet 1828; S., 29-2-237; Massé, 6, n° 599. Mais la Cour de cassation (chambre des requêtes, 13 mai 1857; *Droit* du 14 mai 1857) a décidé que « le privilége accordé par l'article 191 du Code de commerce, soit aux assureurs pour le payement de leur prime, soit aux capitaines pour leurs traitements et avances, ne peut s'appliquer qu'aux dettes contractées pour le dernier voyage. D'où il suit que si un nouveau voyage a été entrepris sans opposition ni réclamation des créanciers non payés, leur créance cesse d'être privilégiée.

« On doit entendre par voyage en mer donnant lieu soit à la naissance d'un privilége nouveau, soit à l'extinction du privilége antérieurement acquis, toute traversée accomplie sans fraude dans un but commercial, alors même qu'elle n'aurait pas la durée de trente jours fixée par l'article 194 du Code de commerce, lequel se réfère dans la définition qu'il donne du voyage en mer au cas spécialement prévu par l'article 193.

« D'ailleurs, une série de voyages consécutifs ayant duré dans leur ensemble plus de deux mois (circonstance qui se rencontrait dans l'espèce), doit être considérée comme un voyage de plus de trente jours entraînant, même d'après l'article 194, l'extinction des priviléges relatifs à des voyages antérieurs. »

(2) Bordeaux, 9 juin 1825; *Mémorial de Bordeaux*, 1-67.

soient constatées, la Cour d'Aix a jugé, le 12 janvier 1836 (*Mémorial du Midi*, t. XXXVI, p. 253), que la vente des fournitures ne peut être constatée par la preuve testimoniale.

Au point de vue du privilége, l'armateur a seul le droit d'arrêter le compte des victuailles qui aura été visé par le capitaine; ce droit n'appartiendrait pas à l'affréteur, alors même qu'il aurait été chargé de les fournir (1).

Le dépôt qui doit avoir lieu au greffe du tribunal de commerce, du double de l'acte constatant les fournitures, n'est pas suppléé par un jugement qui condamne le capitaine à payer les fournitures (2).

M. Lemonnier (*Commentaire des polices d'assurances*, t. II, n° 329, p. 258) enseigne qu'un créancier qui fait assurer la chose de son débiteur ne peut la soumettre au privilége de l'article 191 du Code de commerce.

Le privilége de la douane, sur les effets mobiliers du redevable, prime le privilége spécial du prêteur à la grosse, alors même qu'il s'agit de droits de douane autres que ceux dus par le navire ou le chargement sur lesquels le prêt a eu lieu (3).

Il a été jugé, par un arrêt de rejet de la Cour de cassation (19 juin 1826; S., 27-1-115), que le privilége que la loi accorde au prêteur ne peut annuler les droits de l'as-

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 3 juillet 1825; *Journal de Marseille*, 6-1-163.

(2) Caen, 28 février 1844; S. V., 44-2-273.

(3) Cass., rejet, 14 décembre 1824; S., 25-1-207.

socié en participation de l'emprunteur, alors surtout qu'il était facile au prêteur de connaître l'existence de l'association. Du moins l'arrêt qui le décide ainsi est à l'abri de la cassation.

L'acquéreur en commun d'un navire et qui a payé la totalité du prix, a privilége sur le prix de vente de ce navire pour la part contributive du communiste (1).

Les articles 193 à 196 du Code de commerce expliquent comment s'éteignent les priviléges (2).

---

(1) Rouen, 19 juillet 1839; D. P., 40-2-106.

(2) « Les priviléges des créanciers seront éteints, indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations, par la vente en justice faite dans les formes établies par le titre suivant ; ou lorsqu'après une vente volontaire le navire aura fait un voyage en mer sous le nom et aux risques de l'acquéreur, et sans opposition de la part des créanciers du vendeur. » (Art. 193 C. de comm.)

« Un navire est censé avoir fait un voyage en mer, lorsque son départ et son arrivée auront été constatés dans deux ports différents et trente jours après le départ ; lorsque, sans être arrivé dans un autre port, il s'est écoulé plus de soixante jours entre le départ et le retour dans le même port, ou lorsque le navire, parti pour un voyage de long cours, a été plus de soixante jours en voyage, sans réclamation de la part des créanciers du vendeur. » (Art. 194 C. de comm.)

« La vente volontaire d'un navire doit être faite par écrit, et peut avoir lieu par acte public, ou par acte sous signature privée [1]. Elle peut être faite pour le navire entier, ou pour une portion du navire, le navire étant dans le port ou en voyage. » (Art. 195 C. de comm.)

« La vente volontaire d'un navire en voyage ne préjudicie pas aux

[1] *Droits d'enregistrement* : L. 21 avril 1818, art. 64.

Le privilége du vendeur volontaire du navire est perdu, si le navire a fait un voyage pour le compte de l'acquéreur (1). (Ordonn. de 1681, liv. II, tit. X, art. 2.

Les auteurs sont partagés sur la portée de l'article 193, et notamment sur ces mots : *Sous le nom et aux risques de de l'acquéreur.*

Suivant les uns, *res perit domino ;* il suffit donc que le navire fasse un voyage pour affranchir l'acquéreur du droit de suite. Suivant les autres, le voyage doit avoir été fait par l'acquéreur d'une manière sensible.

Enfin, suivant une troisième opinion, le nom de l'acquéreur doit figurer au dos de l'acte de francisation ou bien sur l'acte de congé, ou enfin il faut une déclaration de la propriété au greffe du tribunal de commerce.

M. Cauvet, dans une dissertation fort remarquable, insérée dans la *Revue de législation* (t. III, de 1849, p. 273), se prononce pour la seconde opinion et c'est celle que nous croyons devoir adopter.

On peut aussi consulter à cet égard, Valin (p. 316), Boulay-Paty (1-160), Vincens (3-18), Pardessus (3-950), Beaussant (1-427), Delamarre et Lepoitvin (4-88).

Sur la même question, la jurisprudence s'est prononcée,

---

créanciers du vendeur. En conséquence, nonobstant la vente, le navire ou son prix continue d'être le gage desdits créanciers, qui peuvent même, s'ils le jugent convenable, attaquer la vente pour cause de fraude. » (Art. 196 C. de comm.)

(1) Aix, 17 juillet 1828 ; S., 29-2-62 ; Boulay-Paty, sur Emérigon, 2 602, et *Droit maritime*, 1-122 ; *contrà*, Emérigon, 2-468.

et un arrêt d'Aix (22 décembre 1824) a jugé que si le nom de l'acquéreur se trouve au dos de l'acte de francisation, les priviléges du créancier du vendeur sont perdus, le navire ayant fait un voyage. Ainsi, suivant la décision précitée, la mention du nom de l'acquéreur sur le congé n'est pas nécessaire (1).

Quand le navire est-il en voyage? Si nous consultons l'arrêt d'Aix précité, le navire en armement n'est pas en voyage.

Il suit nécessairement de ce qui précède, que si le navire, quoique vendu, voyage sous le nom du vendeur, les priviléges subsistent (2).

Il en est de même si le navire est vendu pendant qu'il est réellement en voyage; un voyage ultérieur peut seul purger le privilége au profit des tiers (3).

Le bénéfice de l'article 193, réservé au profit de l'acquéreur, appartient-il à lui seul? C'est ce que pense Boulay-Paty (1-161), qui décide que les créanciers entre eux ne peuvent le réclamer par préférence lorsque l'acquéreur délaisse le navire qui doit être vendu judiciairement; tous les créanciers, même non opposants, reprennent leurs priviléges; s'ils ne font pas opposition, le privilége seul est éteint, mais non la créance (4).

Le voyage est accompli s'il y a trajet entre deux ports

---

(1) Voy. Delamarre et Lepoitvin, 4-193.

(2) Boulay-Paty, 3-160.

(3) Boulay-Paty, 1-169-171.

(4) Même auteur, 1-159; Locré, 2-18.

différents, trajet qui doit être constaté, mais trente jours doivent être écoulés après le départ du navire (1).

L'article 195 contient une énonciation positive qui permet de dire que la vente du navire doit être faite par écrit; aussi les auteurs et la jurisprudence sont unanimes sur ce point (2). (Voy. ordonn. de 1681, liv. II, tit. Ier, art. 3.)

Ainsi, encore bien que le contraire résulte de l'arrêt de Rennes du 29 juillet 1819, la vente ne pourrait même avoir lieu par correspondance.

Telle est, en effet, l'opinion de Locré (3-30), Delamarre et Lepoitvin (4-89).

On a même jugé, pour la vente du navire, que la mention faite sur le livre-journal de celui qui se prétend propriétaire ne suffisait pas pour lui transférer légalement la propriété, si l'acte de francisation n'en fait pas foi (3).

Mais un navire peut être donné en nantissement sous forme d'une vente, et dans ce cas les privilèges sur le navire se trouvent éteints, lorsqu'après une pareille vente, et la transcription qui en a été effectuée en douane, il a fait un voyage en mer sous le nom et aux risques de l'acquéreur apparent. (Art. 193 C. de comm.) (4). »

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 10 mars 1830; *Journal de Marseille*, 11-1-248.

(2) Delamarre et Lepoitvin, 4-89; Rennes, 29 juillet 1819; P., 15-448; voy. aussi l'article 192 du Code de commerce, § 6.

(3) Rennes, 23 juin, 1841; P., 41-1-122.

(4) Voir les décisions rapportées dans le Recueil de MM. Clariond, Aicard et Segond, 1855, 1-177 et 2-49; voy. aussi Rennes, 14 novembre 1855.

Sur la même question, la Cour de cassation, (2 juillet 1856) décide que « les navires et autres bâtiments de mer, étant déclarés meubles par la loi, peuvent être donnés en nantissement qui produit effet à l'encontre des tiers.

Ce nantissement, conféré sous forme de vente, est valable si les conditions exigées pour la validité de la vente ont été remplies; en ce cas, le droit de suite que la loi confère aux créanciers du vendeur est éteint, lorsque, après la vente et la transcription qui en a été faite sur les registres de la douane, le navire a effectué un voyage en mer, sous le nom et aux risques de l'acquéreur apparent, sans opposition de la part desdits créanciers, lesquels ne sauraient se prévaloir de la contre-lettre par laquelle il a été reconnu que l'acte de vente n'était qu'un acte de nantissement.

L'acte de vente, même en ne le considérant que comme acte de nantissement, serait également valable à l'égard des tiers, du moment où, indépendamment des conditions exigées pour la régularité de la vente, il contient encore celles exigées par l'article 2074 du Code Napoléon pour le privilége sur la chose remise en gage, c'est-à-dire, l'authenticité, la somme due, déterminée par le prix du navire, et la nature de la chose mise en gage.

L'affectation du navire aux dettes du propriétaire n'a pas plus d'effet que le droit qui appartient à tout créancier de se faire payer sur la chose de son débiteur, comme étant son gage; elle ne saurait, par conséquent, faire obstacle à ce que le navire soit donné en nantissement et à ce que le

privilége résultant du nantissement soit conféré au créancier nanti (1).

Si l'écrit est nécessaire pour la vente, on peut en induire que la copropriété d'un navire ne pourrait être établie au moyen de la preuve testimoniale (2).

L'écrit étant nécessaire, l'acte qui le constatera sera nécessairement fait en double (3).

Mais parce que la vente d'un navire doit être constatée par écrit, il ne s'ensuit pas que la date sans enregistrement ne puisse être opposée aux tiers (4).

M. Boulay-Paty (1-163 et suiv.), en contestant cette dernière opinion, applique aussi son opinion aux marchandises chargées sur le navire (5). Voici comment s'exprime cet auteur :

« Il faut cependant que la vente soit certaine à l'égard des tiers; il faut que l'acte de vente soit authentique ou enregistré. Les créanciers postérieurs à l'acte authentique ou à l'enregistrement n'ont aucun droit. Si, au contraire, la vente du navire est sous seing privé, comme rien n'en constate légalement la date, et comme elle n'acquiert une

(1) Extrait du *Journal de Marseille*, 1856, 34-2-161.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 22 novembre 1824 ; *Journal de Marseille*, 5-1-383.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 25 septembre 1832 ; *Journal de Marseille*, 14-1-97 ; id., 31 décembre 1845 ; *Journal de Marseille*, 25-1-267 ; Delamarre et Lepoitvin, t. IV, p. 183, 188.

(4) Pardessus, 3-607 ; Cauvet, *Revue de législation*, de 1849, t. III, p. 277 en note ; *contrà*, Boulay-Paty, t. I, p. 163, 168, 175.

(5) Voy. aussi C. Nap., art. 1328.

date certaine que par la délivrance des expéditions au nom de l'acquéreur, jusqu'à cette délivrance, les créanciers ont pu acquérir des droits sur le navire.

« La loi du 27 vendémiaire an II, article 18, voulait impérativement que toute vente de navire se fît par-devant notaires. Aujourd'hui, cet ordre est changé : la vente peut se faire *sous seing privé,* pourvu que la date soit certaine. Il est évident que pour opposer l'acte sous seing privé à des tiers, il faut que cet acte soit prouvé exact, soit par l'enregistrement, soit par la mort du vendeur... Et plus loin :

« Si l'acte de cession, c'est-à-dire l'acte de vente, est authentique ; s'il est fait devant notaires ; s'il a une date certaine et assurée, alors il ne saurait y avoir de difficulté. Mais si la vente des effets qui sont en mer est purement et simplement sous signature privée, et sans authenticité, il nous semble qu'une pareille cession ne saurait nuire aux droits des tiers ; et il faut dire, avec Émérigon, que le transport du connaissement est une tradition feinte, qui s'évanouit par la faillite ou l'insolvabilité notoire du cédant : autrement, il fournirait aux gens de mauvaise foi tous les moyens de tromper leurs créanciers légitimes. »

L'article 17 de la loi du 27 vendémiaire an II exige que l'on écrive la vente des parties de bâtiment au dos de l'acte de francisation.

Si cette mention n'existe pas, le navire est réputé appartenir à ceux dont le nom figure au dos de l'acte de francisation (1).

---

(1) L'article 20 de la loi du 6 mai 1841 supprime le droit de

M. Pardessus enseigne avec raison (t. III, n° 616) que puisque la vente d'un navire doit être assimilée à celle d'un immeuble, cette vente doit être précédée d'un avis du conseil de famille.

Si un navire construit avec les matériaux d'autrui a été livré à un tiers de bonne foi, le propriétaire des matériaux n'a pas le droit, en remboursant le prix des travaux, d'exiger le délaissement du navire (1).

On n'applique aux navires que la prescription relative aux immeubles. Ainsi la règle qu'en fait de meubles possession vaut titre, ne saurait être invoquée (2).

A la vente d'un navire en mer, est applicable la disposition de l'article 1601 du Code Napoléon, surtout lorsque les conditions de la vente n'étaient pas définitivement arrêtées (3). Mais la vente *à toutes chances* ne doit pas être confondue avec la vente conditionnelle qui serait valable (4).

L'action redhibitoire existe pour le navire; *elle n'est pas* soumise à un délai fatal (5).

Mais l'acquéreur qui a déclaré avoir parfaite connaissance du navire vendu, et alors surtout qu'une *expertise* con-

---

6 pour 100 établi par l'article 17 de la loi du 22 vendémiaire an II, pour l'inscription. (Pardessus, 3-620; Devilleneuve et Massé, v° *Francisation*, n° 22; Beaussant, 1-429.)

(1) Pardessus, 3-602.

(2) Pardessus, 3-617; Boulay-Paty, 1-166; Delamarre et Lepoitvin, 4-302.

(3) Cass., rejet, 3 frimaire an XIV; S., 6-2-783.

(4) Voyez Delamarre et Lepoitvin, t. III, n°s 70 et suiv.

(5) Rennes, 7 août 1813.

tradictoire constate cet état, ne pourrait invoquer l'action redhibitoire, à moins qu'il n'y eût dol et fraude de la part du vendeur (1).

Les ventes totales ou partielles du navire sont soumises au droit fixe de 1 franc (2). La deuxième vente de débris de navires doit le droit proportionnel de 2 pour 100 (3).

449. Les bâtiments de mer ne peuvent être saisis et vendus que par autorité de justice ; mais le bâtiment prêt à faire voile, c'est-à-dire qui est muni de ses expéditions pour son voyage n'est pas saisissable, si ce n'est à raison des dettes contractées pour le voyage qu'il va faire.

On peut empêcher la saisie d'un navire par un cautionnement qui garantit aux créanciers saisissants que le navire sera présenté à son retour, ou que la dette sera payée s'il ne revient pas (4).

L'affréteur ne saurait être obligé de cautionner les dettes, causes de la saisie, s'il n'est pas constant que ces dettes aient été contractées pour le voyage (5).

La caution est engagée jusqu'au retour du navire (6), et elle ne peut se décharger si le navire revient par force majeure (7).

---

(1) Delamarre et Lepoitvin, t. IV, 359, 361, 363.
(2) Loi du 21 avril 1818, art. 64.
(3) Cass., 31 mars 1847; S. V., 47-1-449.
(4) Pardessus, t. III, n° 610.
(5) Cass., 25 octobre 1814; S., 15-1-107.
(6) Boulay-Paty, 1-244.
(7) Pardessus, t. III, n° 610.

L'article 215 du Code de commerce s'applique à un navire, quelle qu'en soit la grandeur (1).

Il concerne aussi les bateaux sur rivière (2).

Mais il ne saurait convenir aux navires étrangers. La conséquence de cette doctrine est qu'un navire étranger peut être saisi au moment de faire voile, à raison d'une dette qui n'a pas été contractée pour le voyage (3).

La saisie du navire peut avoir lieu si la défense de remettre le billet de sortie a été notifiée au capitaine du port avant la délivrance des expéditions pour le voyage (4).

Le navire en voyage peut être saisi pour dettes contractées au lieu de la relâche (5).

On sait qu'on ne peut saisir les hardes et équipages de voyage du capitaine (6).

Mais on a jugé qu'on ne peut arrêter entre les mains d'un receveur de douanes les expéditions d'un navire prêt à partir, et celui qui a saisi est passible de dommages-intérêts pour le retard apporté à l'expédition du navire (7).

120. Un commandement de payer doit être fait vingt-

---

(1) Pardessus, 3-610.

(2) Rennes, 21 mars 1812 ; S., 15-1-107 ; Boulay-Paty, 1-246.

(3) Boulay-Paty, 1-24-301.

(4) Aix, 20 août 1819.

(5) Trib. de comm. de Marseille, 12 mars 1830 ; Pardessus, t. III, n° 610 ; Dageville, 2-109 ; Boulay-Paty, 1-245.

(6) Valin sur le tit. I, liv. II, de l'ordonnance de 1681 ; Pardessus, 3-670.

(7) Rennes, 24 février 1825.

quatre heures avant la saisie, à la personne du propriétaire ou à son domicile, s'il s'agit d'une action à exercer contre ce dernier; s'il s'agit encore de dettes privilégiées, énoncées dans l'article 191 du Code de commerce, le commandement peut être fait au capitaine.

M. Boulay-Paty (1-181) enseigne qu'il n'est pas nécessaire que le commandement porte l'heure à laquelle il a été fait; cependant on pourrait admettre la preuve par témoins s'il était allégué que moins de vingt-quatre heures se sont écoulées entre le commandement et la saisie (1).

Si, dans le délai d'un an et dix jours le commandement n'est pas suivi de saisie, il doit être renouvelé (2).

En matière de saisie de navire on n'exige pas l'itératif commandement prévu par l'article 586 du Code de procédure civile (3).

Suivant MM. Boulay-Paty, 1-185, et Delvincourt (Inst., 2-197.), le commandement doit être fait à personne ou à domicile, alors même que le propriétaire saisi demeure hors du ressort du tribunal devant lequel doit se poursuivre la saisie. Mais on peut faire le commandement au domicile élu par le débiteur (4).

Les énonciations que doit contenir le procès-verbal de saisie et la signification de celui-ci, suivant que le propriétaire demeure dans l'arrondissement du tribunal, ou hors

---

(1) Boulay-Paty, 1-181.

(2) Boulay-Paty, t. I, p. 182.

(3) Pardessus, 3-611.

(4) Pardessus, 3-609; Boulay-Paty, 1-186.

de ce lieu, ou bien encore à l'étranger, sont réglées par les articles 200 et 201 du Code de commerce (1).

La saisie du navire doit être faite en présence de deux témoins; ceux ci doivent signer le procès-verbal à peine de nullité (2).

---

(1) « L'huissier énonce dans le procès-verbal, les nom, profession et demeure du créancier pour qui il agit; le titre en vertu duquel il procède; la somme dont il poursuit le paiement; l'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où siége le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie, et dans le lieu où le navire saisi est amarré [1]; les noms du propriétaire et du capitaine; le nom, l'espèce et le tonnage du bâtiment. Il fait l'énonciation et la description des chaloupes, canots, agrès, ustensiles, armes, munitions et provisions. Il établit un gardien. (Art. 200 C. de comm.) »

« Si le propriétaire du navire saisi demeure dans l'arrondissement du tribunal, le saisissant doit lui faire notifier, dans le délai de trois jours, copie du procès-verbal de saisie, et le faire citer devant le tribunal, pour voir procéder à la vente des choses saisies. Si le propriétaire n'est point domicilié dans l'arrondissement du tribunal, les significations et citations lui sont données à la personne du capitaine du bâtiment saisi, ou, en son absence, à celui qui représente le propriétaire ou le capitaine; et le délai de trois jours est augmenté d'un jour à raison de deux myriamètres et demi (cinq lieues) de la distance de son domicile. S'il est étranger et hors de France, les citations et significations sont données ainsi qu'il est prescrit par le Code de procédure civile, article 69. » (Art. 201 C. de comm.)

(2) Boulay-Paty, 1-187.

[1] La connaissance des ventes des navires saisis appartient aux tribunaux ordinaires. (Avis du Conseil d'Etat, 17 mars 1809.)

La saisie ne doit pas nécessairement contenir un inventaire exact des agrès faisant partie du navire (1).

Si cependant la chaloupe ne se trouvait pas mentionnée dans la saisie, l'acquéreur ne pourrait y prétendre (2).

Il en est de même de l'artillerie (3).

Lorsque le navire n'a ni capitaine, ni représentant, on notifie la saisie au saisi, quoique domicilié hors du ressort du tribunal (4).

La citation (article 201) qui est donnée au saisi doit, à peine de nullité, contenir constitution d'avoué (5), puisque, encore bien que la saisie ait eu lieu en vertu de jugement du tribunal de commerce, la vente doit avoir lieu devant les tribunaux ordinaires (6).

Suivant l'article 201 du Code de commerce, deuxième alinéa, les délais ordinaires pour comparaître, accordés au saisi, doivent être prorogés d'autant de jours qu'il y a de fois deux myriamètres et demi de distance entre le domicile réel du saisi et le lieu de la saisie (7).

Pour parvenir à la vente du navire, on appose trois affiches chaque fois après la criée (8).

---

(1) Valin, p. 223 ; Boulay-Paty, 1-189 ; Delvincourt, 2-198 ; Devilleneuve et Massé, v° *Navire*, n° 119.

(2) Valin, 225 ; *Contrà* Emérigon, 1-180 ; Boulay-Paty, 1-191.

(3) Boulay-Paty, 1-191.

(4) Boulay-Paty, 1-199.

(5) Pardessus, 3-612.

(6) Avis du Conseil d'Etat, 17 mars 1809 ; S. 10-2-23.

(7) Pardessus, 3-611.

(8) Boulay-Paty, 1-204.

Le juge commissaire, dans le cas de saisie d'un navire de dix tonneaux et au-dessous, pourrait, d'après les circonstances, accorder une ou deux remises, chacune d'un jour (1).

Lorsque le juge accorde une ou deux remises, l'enchère précédente lie celui qui l'a souscrite, en ce sens que si la nouvelle remise ne produit aucune enchère, le navire reste à l'acquéreur avant la remise (2).

Les articles 202, 203, 204, 205 et 206 du Code de commerce (3) prévoient les formalités de publicité de la saisie, de la vente, de l'adjudication lorsqu'il s'agit d'un bâtiment dont le tonnage est au-dessus de 10 tonneaux.

Les formalités ne sont plus les mêmes si le port du bâti-

---

(1) Valin, p. 132 ; Devilleneuve et Massé, v° *Navire*, n° 139 ; Pardessus, 3-612 ; Boulay-Paty, 1-217.

(2) Valin, p. 230 ; Dageville, 2-98 ; Pardessus, 3-612 ; Devilleneuve et Massé, v° *Navire*, n° 137 ; Boulay-Paty, 1-213 ; mais voy. Locré, 2-207.

(3) « Si la saisie a pour objet un bâtiment dont le tonnage soit au-dessus de dix tonneaux, il sera fait trois criées et publications des objets en vente. Les criées et publications seront faites consécutivement, de huitaine en huitaine, à la bourse et dans la principale place publique du lieu où le bâtiment est amarré. L'avis en sera inséré dans un des papiers publics imprimés dans le lieu où siége le tribunal devant lequel la saisie se poursuit ; et s'il n'y en a pas, dans l'un de ceux qui seraient imprimés dans le département. » (Art. 202 C. de comm.)

« Dans les deux jours qui suivent chaque criée et publication, il est apposé des affiches, au grand mât du bâtiment saisi, à la porte principale du tribunal devant lequel on procède, dans la place pu-

ment n'est que 10 tonneaux et au-dessous. (Art. 207 C. de comm.) (1).

---

blique et sur le quai du port où le bâtiment est amarré, ainsi qu'à la bourse de commerce. » (Art. 203 C. de comm.).

« Les criées, publications et affiches doivent désigner les nom, profession et demeure du poursuivant, les titres en vertu desquels il agit, le montant de la somme qui lui est due, l'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siége le tribunal, et dans le lieu où le bâtiment est amarré, les nom et domicile du propriétaire du navire saisi, le nom du bâtiment, et, s'il est armé, ou en armement, celui du capitaine, le tonnage du navire, le lieu où il est gisant ou flottant, le nom de l'avoué du poursuivant, la première mise à prix, les jours des audiences auxquelles les enchères seront reçues.» (Art. 204 C. de comm.)

« Après la première criée, les enchères seront reçues le jour indiqué par l'affiche. Le juge commis d'office pour la vente continue de recevoir les enchères après chaque criée, de huitaine à huitaine, à jour certain fixé par son ordonnance. » (Article 205 du Code de commerce.)

« Après la troisième criée, l'adjudication est faite au plus offrant et dernier enchérisseur, à l'extinction des feux, sans autre formalité. Le juge commis d'office peut accorder une ou deux remises, de huitaine chacune. Elles sont publiées et affichées. » (Art. 206 C. de comm.)

(1) « Si la saisie porte sur des barques, chaloupes et autres bâtiments du port de dix tonneaux et au-dessous, l'adjudication sera faite à l'audience, après la publication sur le quai pendant trois jours consécutifs, avec affiche au mât, ou, à défaut, en autre lieu apparent du bâtiment, et à la porte du tribunal. Il sera observé un délai de huit jours francs entre la signification de la saisie et la vente.» (Art. 207 C. de comm.)

Suivant M. Boulay-Paty (1-217), lorsqu'il y a saisie de deux navires, l'un de dix tonneaux, l'autre de plus, la saisie intégrale est assujettie aux formalités prescrites pour les plus grands navires, sans qu'il y ait lieu à division par suite de cette différence de tonnage (1).

L'article 207 du Code de commerce déroge à l'article 620 du Code de procédure civile. En conséquence, la vente des bâtiments de mer, après saisie, doit être faite à l'audience et non sur les ports, gares ou quais où ils se trouvent (2).

Le montant du prix de la vente d'un navire, après saisie, doit être versé à la caisse des consignations (3).

MM. Pardessus (3-615) et Boulay-Paty (t. I, p. 231) enseignent que, dans le silence de la loi, les délais accordés pour les demandes en distraction ne sont pas susceptibles d'être augmentés en raison des distances (4).

L'opposition à la délivrance du prix du navire, vendu judiciairement, est valablement formée au greffe du tribunal de commerce où les deniers ont été consignés ; il n'est donc pas nécessaire de former opposition au lieu où la vente a été faite (5).

L'acquéreur ne pourrait invoquer contre les créanciers

---

(1) Boulay-Paty, 1-217.

(2) Boulay-Paty, 1-216 ; Carré et Chauveau, 2-2091 ; Pigeau, 2-620 ; Damiau, p. 408 ; Favard, t. V, p. 35, n° 3 ; Thomine, 2-136.

(3) Pardessus, 3-614 ; ordonn. du 3 juillet 1816, art. 2, n° 6.

(4) Pardessus, 3-615 ; Boulay-Paty, 1-231.

(5) Poitiers, 9 mai 1848 ; S. V., 48-2-662.

la disposition de l'article 212 (1); cette disposition de la loi ne doit profiter qu'aux créanciers entre eux (2).

Le délai de trois jours imposé par l'article 213 aux créanciers opposants (3) doit être observé à peine de nullité.

Une production ultérieure de la part d'un créancier, et qui aurait lieu même avant la clôture de la distribution provisoire par le juge commissaire, serait donc nulle (4).

Si un créancier prétend avoir un privilége consacré par un jugement, les autres créanciers étrangers au jugement peuvent l'attaquer par voie de tierce opposition devant le tribunal saisi de la distribution, et contester le privilége (5).

Le droit fixe de 1 fr. (loi du 21 avril 1816, art. 64) atteint seulement les actes ou procès-verbaux constatant la vente des navires (6).

---

(1) « Pendant trois jours, après celui de l'adjudication, les oppositions à la délivrance du prix seront reçues; passé ce temps, elles ne seront plus admises. » (Code de comm., art. 212.)

(2) Boulay Paty, 1-234.

(3) « Les créanciers opposants sont tenus de produire au greffe leurs titres de créance, dans les trois jours qui suivent la sommation qui leur en est faite par le créancier poursuivant ou par le tiers saisi : faute de quoi il sera procédé à la distribution du prix de la vente, sans qu'ils y soient compris. » (Code de comm., art. 213.)

(4) Aix, 17 juillet 1828; S., 29-2-62; *sic* Vincens, 3-128; *contrà* Boulay-Paty, 1-235.

(5) Aix, 21 novembre 1833; *Journal de Marseille*, 14-1-257.

(6) On peut consulter sur la procédure à suivre pour la vente des navires, une *Dissertation* de M. Chauveau. (*Journal des Avocats*, vol. de 1848, p. 237.)

CHAPITRE XLI.

DU CABOTAGE (1).

(Nouvelle rédaction de l'article 377 du Code de commerce.)

Sommaire.

421. Définition du cabotage; *in notis*, limites tracées au cabotage;
422. Nouvelle formule de l'article 377 du Code de commerce;
423. Motifs du projet de loi relatif à cet article;
424. Distinctions qui subsistent encore pour le grand et le petit cabotage; procès-verbal en cas de jet; visite du navire; jet, avaries communes; marchandises chargées sur le tillac;
425. Conséquences de l'article 3 du décret du 19 mars 1852; *in notis*, règles quant au *bornage*; de l'inscription maritime.

421. Jusqu'à présent, nous avons traité principalement de la navigation *hauturière* ou, en d'autres termes, au *long-cours*, il nous reste à dire, pour terminer l'exposé des prin-

(1) Cabotage vient de l'espagnol, *cabo*, *cap*, car il exprime l'action de naviguer de cap en cap. Voy. pour les anciennes lois sur le cabotage, lois des 14-22 mai 1790 (cabotage pour le transport des sels); 15 mai 1791, art. 20, et 10 août 1791, tit. V (admission des maîtres au cabotage); 13 août 1791, art. 14 (visite); 27 vendémiaire an II, art. 4 et 5 (marque et droit sur les bâtiments); 3 brumaire an IV, articles 13 et 16 (admission); 11 thermidor an X (âge et temps de service); Arrêté 14 ventôse an XI (petit cabotage); décret 25 octobre 1806 (patente); ordonn. 12 février 1815 (petit cabotage); 20-23 février 1815, tit. II, IV et VI (cabotage dans le Levant, Marseille); 7 août 1825, art. 21 et suiv. (admission); 15 octobre 1827 (grand cabotage); 18 octobre et 25 novembre 1827 (capitaines); 31 août 1828 (limites du cabotage, admission.)

cipes sur le droit maritime, quelques mots sur le cabotage.

Le cabotage est la navigation qui se fait de cap en cap, et de port en port, sur une côte ou sur des côtes peu éloignées les unes des autres (1).

---

(1) Voici les limites assignées au petit cabotage :

Pour les navires expédiés des différents ports de France, le petit cabotage comprend : 1° les voyages de Bretagne, Normandie, Picardie et Flandre, pour Ostende, Bruges, Newport, la Hollande, l'Angleterre, l'Ecosse et l'Irlande ; 2° ceux de Bayonne et Saint-Jean-de-Luz à Saint-Sébastien et la Corogne, en Espagne ; 3° ceux de tous les ports français sur les côtes de l'Océan, jusque et y compris l'Escaut ; 4° ceux des ports de la Méditerranée, du côté de l'est, jusque et y compris Naples ; du côté de l'ouest, jusque et y compris Malaga et les îles Baléares, de Corse et de Sardaigne. (Ord. 18 octobre 1740, art. 3 ; arr. 14 ventôse an XI ; ord. 12 février 1815, article 1 et 2.) (Caumont, v° *Cabotage*, n° 23.)

Relativement aux navires expédiés de différentes colonies françaises, le petit cabotage comprend : 1° pour les îles de la Martinique et de la Guadeloupe, l'espace compris entre le 8e et le 19e degré de latitude nord, et depuis le 61e degré de longitude occidentale du méridien de Paris jusqu'à une ligne partant de l'extrémité ouest de l'île de Porto-Rico et dirigée sur le cap Chichibaco, dans l'Amérique méridionale ; 2° pour la Guyane, la navigation entre le fleuve des Amazones et celui de l'Orénoque ; 3° pour les établissements français du Sénégal, le banc d'Arguin jusqu'à la Gambie ; 4° pour l'île Bourbon, la navigation des côtes de l'île et celle qui a lieu entre Bourbon et l'île Maurice ; 5° pour les établissements français de l'Inde, savoir : pour Mahé, la côte Malabar, depuis Surate jusqu'au cap Comorin, et pour les établissements situés dans la partie orientale de la presqu'île, la côte de Coromandel, depuis le Gange jusqu'à

422. Le nouvel article 377 du Code de comm. (1) a élargi la sphère de la navigation au cabotage, et se trouve ainsi en harmonie avec l'article 375 du même Code. L'article 377.

---

la pointe de Galles. (Ordonn. du 31 août 1838, art. 1 à 5. (Caumont, v° *Cabotage*, n° 24.)

Le cabotage en France et dans les colonies de possessions françaises ne peut être fait que par des bâtiments français. Il est interdit aux navires étangers. Il y a exception : 1° pour les bâtiments étrangers frétés pour le gouvernement; 2° les bâtiments espagnols, lorsqu'il ne s'élève aucun doute sur leur nationalité; 3° les bâtiments liguriens qui veulent faire tonnage pour se rendre des ports de Cette et d'Agde jusqu'à Toulouse par les canaux; 4° les bâtiments étrangers qui font le cabotage d'un port à l'autre de l'Algérie et jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné. Ils ne peuvent plus faire de transports entre la France et l'Algérie qu'en cas d'urgence, de nécessité absolue pour un service public; 5° les sandales algériennes qui font le cabotage d'un port à un autre de l'Algérie. (L. 21 septembre 1793, art. 3 et 4; loi 27 vendémiaire an II, art. 3; traité de 1768; circulaire du 10 janvier 1827; déc. minist. 27 floréal an IV; ord. 23 février 1837, art. 1er; ord. 16 décembre 1843, art. 1 et 3. (Caumont, v° *Cabotage*, n° 25.)

Les bâtiments français qui font le cabotage d'un port à l'autre de l'Empire, comme ceux qui arrivent des possessions françaises d'outre-mer ou d'un port étranger sont exempts du *droit* de tonnage et d'expédition. (Loi 27 vendémiaire an II, art. 32; ord. 23 juillet 1838, art. 5; loi 6 mai 1841, art. 20.) Sont exempts de tous droits de navigation : 1° les navires français faisant le transport entre la France et l'Algérie; 2° les navires français et les sandales algériennes faisant le cabotage d'un port à l'autre de l'Algérie. (Ord. 16 décembre 1843, art. 4.) (Caumont, v° *Cabotage*, n° 26.)

(1) « Sont réputés voyages de long-cours, ceux qui se font au delà

par des règles tracées au moyen de degrés de latitude et de longitude, ne permet plus d'enfreindre les limites réglementaires, car un marin ne pourrait alléguer pour excuse qu'il ignore la latitude ou la longitude de sa position ; il accuserait une ignorance profonde des connaissances obligatoires pour lui.

423. Lors de la nouvelle rédaction de l'article 377 du Code de commerce, le rapporteur au Corps Législatif justifiait ainsi le projet de loi :

« La nouvelle rédaction de l'article 377 du Code de commerce a, en outre, l'avantage de s'harmoniser avec l'article 375 du même Code, et d'aplanir les difficultés qui naissent toujours d'appréciations différentes, d'interprétations intéressées, que la chicane exploite volontiers.

« Des limites tracées au moyen de degrés de latitude et de longitude seront parfaitement comprises par les marins, qui ne seront plus autorisés à les enfreindre, et qui seront d'autant moins disposés à le faire, qu'ils s'exposeraient à se faire retirer leurs lettres de commandement, s'ils enfreignaient la loi par ignorance, ce qui n'est pas admissible. En effet, le capitaine qui s'excuserait d'avoir enfreint les limites réglementaires, par la raison qu'il n'a pu calculer la latitude et la longitude de sa position, accuserait une ignorance profonde des connaissances obligatoires qui lui

---

des limites ci-après déterminées : au sud, le 30e degré de latitude nord ; au nord, le 72e degré de latitude nord ; à l'ouest, le 15e degré de longitude du méridien de Paris ; à l'est, le 44e degré de longitude du méridien de Paris. » (L. 14-20 juin 1854 ; C. de comm., art. 377.)

sont imposées pour la sécurité des hommes qu'il commande, aussi bien que des marchandises qui lui sont confiées, a provoquerait de la part de l'administration de la marine la décision impérieuse de le démenter de son commandement.

« Qu'il nous soit permis, Messieurs, d'entrer dans quelques considérations générales pour vous faire apprécier toute la bienveillance, l'encouragement que mérite la marine au cabotage, et la sollicitude dont elle est digne.

« Il est évident pour tout le monde que la navigation au grand cabotage, qui intéresse à un si haut degré nos populations maritimes, est menacée dans son existence même. Les causes en sont palpables ; elles proviennent des transformations que l'innovation de la vapeur a introduites dans nos opérations commerciales, et qui se développent, chaque jour, avec une rapidité effrayante pour le cabotage.

« Les chemins de fer ont déjà privé la marine au cabotage d'une grande partie des frets qui l'alimentaient, qui la faisaient vivre ; le cabotage à vapeur lui enlèvera ce qui lui reste, et, dans un avenir probablement peu éloigné, la navigation au cabotage sera fatalement, inévitablement anéantie, si elle ne peut se mouvoir au-delà des limites restreintes qui lui sont assignées.

« Un seul exemple vous convaincra, Messieurs, de la vérité de cette assertion qui, toute sinistre qu'elle peut paraître au premier abord, n'en est pas moins une triste réalité.

« Un navire à vapeur de 5 à 600 tonneaux vient directement de Bordeaux à Paris, ou au moins à Rouen en très-peu

le jours; il est monté par 24 hommes d'équipage, tout compris, et peut, à l'aide de sa machine à vapeur, faire en moyenne trois voyages, pendant le temps que mettra un navire caboteur ordinaire à en faire un; et remarquez bien que si cet équipage est aussi considérable, c'est qu'il lui faut faire des transbordements de marchandises en cours de voyage, pour s'alléger et remonter de Rouen à Paris. Si son voyage se terminait à Rouen, limite habituelle du cabotage, il naviguerait facilement avec 15 ou 20 hommes d'équipage tout au plus.

« Par un simple rapprochement, vous reconnaîtrez que ce bâtiment à vapeur pouvant faire trois voyages pendant qu'un caboteur n'en opérera qu'un, aura transporté 1,800 tonneaux de marchandises, alors qu'il fallait jadis 30 navires caboteurs, évalués en moyenne au port de 60 tonneaux, pour obtenir le même résultat.

Ces 30 navires caboteurs doivent avoir, en moyenne, 5 hommes d'équipage; c'est donc une force de 150 hommes armant trente navires, qui se trouve maintenant remplacée par 20 hommes montant un seul bâtiment! Ces appréciations, Messieurs, ne peuvent être contestées; ce sont des chiffres, et il faut bien que la marine du cabotage se courbe devant une puissanse qu'elle ne peut conjurer. Le commerce même aura intérêt à abandonner le cabotage à voiles pour le cabotage à vapeur, car l'expéditeur de marchandises choisira toujours la voie la plus prompte, la plus directe, dût-elle lui coûter plus cher. La raison en est bien simple : les marchandises à la mer, du moins en grande partie, s'altèrent, se détériorent, et le séjour prolongé dans un bâti-

ment ne donne que trop souvent lieu à des refus de prendre livraison, à des laissé pour compte, » qui sont la source de procès et de difficultés commerciales. L'assurance elle-même viendra en aide aux commerçants, en réduisant ses primes, puisque ses risques seront moins grands, et la durée de sa garantie moins longue.

« Le gouvernement, Messieurs, doit donc se préoccuper des ressources que lui enlèvera, pour le service des bâtiments de l'Etat, l'anéantissement de la navigation du cabotage. Cette navigation rude, ardue, pénible sous tous les rapports, forme des marins robustes et intrépides, qui, aux connaissances du métier, joignent ordinairement celles des côtes, caps, passes, courants et phares. Les marins caboteurs peuvent donc rendre à la marine militaire des services importants, en dehors de ceux pour lesquels ils sont embarqués; ils peuvent, à l'occasion, servir de pilotes, dans des cas fortuits, ou à des atterrages douteux, quand le mauvais temps n'a pas permis de faire à bord les observations nécessaires pour assurer la position exacte du bâtiment.

« Il ne faut donc pas s'étonner, Messieurs, qu'une classe aussi intéressante, aussi précieuse pour la marine de l'Etat, soit l'objet de sa constante sollicitude. Non-seulement il y puise des ressources importantes, mais, en la protégeant, il rend aussi à la navigation au long cours, et au commerce par conséquent, un service immense.

« C'est dans la marine du cabotage de préférence, que se recrutent les meilleurs matelots de la marine au long

cours, et si cette ressource vient à lui manquer, ce sera un déficit impossible à combler.

« Nous ne pouvons donc trop seconder le gouvernement dans les mesures qu'il nous présente pour préserver, autant qu'il est en lui, des intérêts aussi précieux. Votre commission est même persuadée que le gouvernement, se préoccupant de plus en plus des dangers qui menacent la navigation au cabotage, viendra, dans un temps peu éloigné, vous proposer de nouvelles modifications qui en sauvegarderont l'existence, tout en conciliant les droits non moins importants de la navigation au long cours.

« Cette dernière ne doit pas, quant à présent, Messieurs, exciter d'inquiétude ni même d'appréhension sur son avenir; les nombreux et immenses débouchés que lui ont créés les régions aurifères, découvertes dans les vastes mers de l'Océanie, de l'Australie et de la Californie, doivent lui assurer une longue et fructueuse existence. La marine à vapeur même ne peut lui faire une concurrence sérieuse; la navigation lointaine à l'aide de ce procédé ne peut s'appliquer qu'au transport des dépêches et des passagers; l'énorme emplacement qu'il faut réserver à un approvisionnement de combustible aussi considérable que celui qui serait nécessaire à un voyage de long cours, ne permet de prendre à bord que des marchandises d'une grande valeur, et les difficultés de renouveler sur sa route l'approvisionnement de charbon nécessaire à la continuation et au retour du voyage, seront longtemps encore des obstacles qui ne permettront pas à la marine à vapeur de nuire à la navigation actuelle du long cours. Il n'y a donc

à s'occuper, pour le moment, que du sort de la marine au cabotage, si prochainement menacée par la navigation à vapeur.

« Votre commission pense que c'est ici le moment de soumettre au gouvernement, et à titre de vœux qui méritent d'être pris en considération, quelques observations qu'elle croit être dans l'intérêt de la navigation au cabotage.

« Les chambres de commerce ayant, à diverses reprises, sollicité du gouvernement la faveur d'admettre des capitaines de cabotage au commandement de navires destinés à faire la pêche de la morue à Saint-Pierre et sur le banc de Terre-Neuve, le gouvernement s'enquit des motifs qui pouvaient porter le commerce à demander une pareille faveur, qui paraissait empiéter si ostensiblement sur les prérogatives de la navigation au long cours. Il s'entoura de tous les renseignements nécessaires pour se former une opinion exacte, et reconnut que les raisons données par le commerce étaient fondées, car il alléguait que la pêche de la morue n'était point une navigation ordinaire qui consistait à conduire un navire d'un point à un autre. Il lui fallait des pêcheurs de morue pour capitaines, non-seulement pour savoir comment ils devaient diriger les hommes qui étaient sous leurs ordres, mais pour lui épargner les frais onéreux d'avoir forcément à bord de ses bâtiments des capitaines au long cours, qui lui coûtaient beaucoup plus cher, et qui, souvent, pouvaient compromettre le résultat de la pêche, lorsqu'il arrivait que ces capitaines ne fussent pas pêcheurs. Quand ils n'étaient pas pêcheurs de profes-

sion, les capitaines dont l'embarquement était exigé par la loi, n'étaient embarqués que comme porteurs d'expéditions; mais alors, quelle position fausse la loi créait-elle à ces capitaines au long cours? L'armateur ne les embarquait qu'à la condition qu'ils se soumettraient entièrement aux volontés des maîtres de pêche, et si, une fois partis, les capitaines reprenaient leurs droits, il en résultait qu'arrivés à Terre-Neuve, ils faisaient débarquer les hommes nécessaires, indispensables au succès de l'opération, qui, alors, devenait ruineuse pour l'armateur aussi bien que pour l'équipage, qui reçoit ordinairement une part proportionnelle dans le produit de la pêche. Pour obvier autant que possible à cet inconvénient, l'armateur recherchait des capitaines au long cours qui n'eussent plus de leur profession que le nom, c'est-à-dire des vieillards ou des hommes incapables, qui acceptaient les conditions qu'on leur imposait, et signaient l'engagement d'être complétement nuls à bord. Cet état de choses déplorable donnait, en outre, souvent lieu à des rixes dans lesquelles la discipline avait beaucoup à souffrir.

« Il arrivait aussi que des armements faits à grands frais étaient quelquefois arrêtés par l'impossibilité de trouver des capitaines au long cours, qui, comprenant parfaitement leur fausse position, lorsqu'ils n'étaient pas pêcheurs, ne se décidaient à faire cette navigation que quand ils n'en pouvaient pas faire d'autres.

« La navigation à la pêche de la morue se trouvait donc menacée dans son existence, et le gouvernement appréciant la nécessité de l'encourager et de la fortifier, comme

pépinière de ses meilleurs matelots, autorisa les maîtres caboteurs à commander, à défaut de capitaines au long-cours du métier, ou à la demande des armateurs, les navires à destination de Terre-Neuve, mais seulement les navires faisant la pêche. Bien plus, pour donner l'essor à une marine aussi utile, il décréta, par une loi du 22 juillet 1851, qu'à partir du 1er janvier 1852 jusqu'au 30 juin 1861, les primes accordées pour l'encouragement de la pêche de la morue seraient fixées ainsi qu'il suit :

« *Cinquante francs* par homme d'équipage, pour la pêche avec sècherie, soit à Saint-Pierre et Miquelon, soit sur le grand banc de Terre-Neuve ;

« *Trente francs* par homme d'équipage pour la pêche sans sècherie ;

« *Quinze francs* par homme d'équipage pour la pêche au Dogger-Bank.

« Enfin diverses primes seront affectées au produit de la pêche, toujours à titre d'encouragement.

« Le gouvernement ne borna pas là les moyens, les encouragements qu'il accorda au développement d'une navigation aussi utile. Reconnaissant qu'un bon personnel est la condition essentielle de l'existence d'une bonne marine, il n'a rien négligé pour atteindre ce *résultat*, et, après avoir concédé la faveur qui lui avait été demandée pour la pêche de la morue à Terre-Neuve, il autorisa, par une ordonnance du 15 janvier 1852, les maîtres de *pêche à faire* la pêche de la morue en Islande, qui est par le 66e degré de latitude nord. Il est vrai qu'il exige, et *avec raison*, que les maîtres qui font cette navigation possèdent les connais-

sances nécessaires à l'accomplissement d'un pareil voyage, bien qu'ils ne soient ni capitaines au long cours ni maîtres au cabotage.

« Au moyen de ces primes, de ces facilités attrayantes pour les habitants des ports de mer, les populations se sont adonnées à la navigation, et aujourd'hui la marine recueille le fruit de ses sages prévisions ; elle trouve pour monter sa flotte de vaillants matelots, des hommes d'élite, provenant des ports de Boulogne, Dunkerque, Calais, Cherbourg, Saint-Malo, Granville, Dieppe, Fécamp et autres ports de la Manche.

« Il n'est pas nécessaire, Messieurs, d'énumérer les autres témoignages de bienveillance accordés à la pêche de Terre-Neuve et d'Islande par le gouvernement, pour reconnaître tout l'intérêt qu'il lui porte et toute l'importance qu'il y attache. Le commandement de navires pour la pêche de la morue, par des capitaines caboteurs, fut sollicité par le commerce comme une faveur, et c'est à ce titre qu'il lui fut accordé ; mais cette faveur, que chacun se plaît à constater, laisse à désirer un complément, que votre commission espère qu'il suffira de signaler pour le rendre digne de l'attention sérieuse du gouvernement et de M. le ministre de la marine, qui, il faut bien le reconnaître, donne une satisfaction légitime à tous les intérêts qui lui sont confiés, et dont l'habile et protectrice direction lui attire la reconnaissance et les sympathies de tout ce qui tient à la marine.

« Voici, Messieurs, les motifs qui font espérer à votre commission que son observation, présentée aujourd'hui

sous forme de vœu, sera accueillie sans trop tarder par le gouvernement.

« Les bâtiments allant à la pêche de la morue, sous le commandement de capitaines au cabotage, peuvent y porter la cargaison de sel destinée à saler leur pêche, rapporter en France seulement le poisson qu'ils y ont pêché. Mais, lorsque la pêche est abondante, il arrive très-souvent qu'ils n'ont pas assez de sel, et qu'ils prennent plus de morues qu'ils n'en pourraient rapporter; ils sont donc obligés de recevoir des envois de sel de leurs armateurs, et de leur adresser en retour l'excédant de leur pêche, qu'ils déposent dans des sècheries. Eh bien! Messieurs, ces transports supplémentaires de sel et de morue ne peuvent se faire que par des bâtiments commandés par des capitaines au long cours! Ne vous semble-t-il pas qu'il y ait là une sorte d'anomalie, et que la faveur accordée au commerce, de faire faire la pêche de la morue par des maîtres au cabotage, ne sera complète, entière, réelle, qu'autant que l'armateur aura le droit de faire porter tout le sel qui lui est nécessaire, et de faire rapporter, dans les ports appartenant à la circonscription du cabotage, tout le poisson ainsi que la rogue qu'il aura fait prendre par des maîtres caboteurs? Or, si le sel qu'il a besoin d'envoyer à *Terre-Neuve* ne peut pas être contenu en totalité dans son navire, si la morue qu'il fait pêcher ne peut pas être chargée en totalité sur son navire, est-il juste de lui imposer l'obligation de recourir forcément à un capitaine au long cours pour monter un petit bâtiment qui, dans ce cas, ne peut être considéré que comme un auxiliaire?

« S'il s'agissait de faire le transport de toutes sortes de marchandises, entre la France et Terre-Neuve, votre commission comprendrait qu'on lui objectât qu'elle veut porter atteinte à des droits fort respectables. Mais, dans l'espèce, il n'est question que de sel à porter à Terre-Neuve, et de morue à rapporter.

« Dans cette circonstance, votre commission a pensé que le principal devait l'emporter sur l'accessoire, et qu l'idée qu'elle soumet au gouvernement sera considérée pai lui comme le complément de la faveur accordée, et non comme un empiétement sur les droits et prérogatives de la navigation au long cours.

« Votre commission aurait désiré pouvoir terminer l'article du projet de loi qui vous est soumis par le paragraphe suivant, présenté, à titre d'amendement, par M. de Saint-Germain, l'un de ses membres : « Néanmoins, ne sont pas considérés comme voyages au long cours ceux qui se font des lieux de pêche indiqués dans la loi du 22 juillet 1851, à un des ports compris dans les limites déterminées aux paragraphes précédents, soit pour le transport des sels, soit pour celui de la morue et rogue de morue. »

« Mais cette adjonction, qui n'aurait pu venir au projet de loi que sous forme d'amendement, aurait entraîné des lenteurs inévitables, puisqu'il aurait fallu recourir au conseil d'État, qui n'aurait pu se prononcer qu'après avis des chambres de commerce, provoqué par le ministre de l'agriculture et du commerce.

« Ces retards préjudiciables, en ce qu'ils auraient forcément fait ajourner le projet de loi actuel à la session pro-

chaine, ont décidé votre commission à se borner, pour le moment, à appeler l'attention du gouvernement sur une mesure qu'elle croit juste, fondée, et qu'elle considère comme étant la conséquence naturelle de l'état de choses actuel.

« Se résumant donc, votre commission, reconnaissant que la modification proposée à l'article 377 du Code de commerce a pour objet, d'une part, d'accorder à la navigation de cabotage quelques avantages qu'il est juste de lui concéder, et de l'autre, de faire passer à l'état de loi des usages consacrés par le temps, est d'avis, à l'unanimité, que l'article 377 du Code de commerce soit remplacé par l'article unique. » C'est l'article cité *suprà*.

424. Encore bien qu'il n'y ait plus qu'une seule classe de maîtres au cabotage, la distinction de maître au grand et au petit cabotage semble subsister toujours, sous certains points de vue. Ainsi, les tribunaux rendent encore responsables des dommages arrivés aux marchandises les capitaines au grand cabotage qui chargent sur le tillac de leur navire sans le consentement du chargeur. Il n'en est pas de même pour la navigation au petit cabotage.

La distinction du grand et du petit cabotage a encore quelque valeur sous le rapport des règles qui se rattachent à la sûreté de la navigation et à la douane.

Voici en effet quelques espèces concernant le petit cabotage :

En matière de petit cabotage, le capitaine n'est pas obligé de rédiger un procès-verbal pour le jet ; il suffit qu'il fasse sa déclaration dans le premier port et l'affirme devant

les officiers désignés, conformément à l'article 413 du Code de commerce.

On sait aussi que la visite exigée pour constater le bon état du navire prêt à partir n'est pas imposée au petit cabotage (1).

La visite n'est pas non plus ordonnée pour les barques et les chaloupes de pêche (2).

Sous le rapport du jet, et à un autre point de vue que celui précité, l'article 421 n'est pas applicable au petit cabotage, puisque, d'après l'article 229 du Code de commerce, le tillac est un lieu régulier de chargement. Ainsi, des marchandises chargées sur le tillac et jetées seront réputées jetées pour le salut commun. L'article 421 est donc sans portée dans l'espèce. Mais le capitaine d'un navire employé au petit cabotage est responsable de la perte des marchandises chargées sur le tillac, s'il s'est interdit d'une manière positive de les charger ainsi.

M. Boulay-Paty (4-566) combat donc avec raison un arrêt de Rennes du 24 janvier 1822, qui, se fondant sur la généralité de l'article 421 du Code de commerce, contient une doctrine contraire.

La Cour de cassation (12 mai 1845; S. V., 45-3-468) a au surplus consacré la doctrine défendue par M. Boulay-Paty, et qui est aussi celle de M. Caumont, v° *Cabotage*.

---

(1) Trib. de comm. de la Seine, 1834; S. V., 34-1-233; Bordeaux, 27 février 1826; D. P., 26-2-33.

(2) Décl. 17 août 1779; loi 9-13 août 1791, art. 14; C. de comm., art. 225.

125. Il suit de l'article 3 du décret du 19 mars 1852 que toute navigation qui n'est ni au long cours ni à la petite pêche rentre dans l'exercice de la navigation au cabotage (1).

---

(1) Cass., 28 mai 1853; D. P., 53-1-176; voy. Caumont, v° *Cabotage*, n° 27.

Les bâtiments et embarcations armés au bornage doivent être assimilés à ceux qui sont armés au cabotage, relativement aux infractions en matière de rôle d'équipage, d'indications à l'arrière, d'embarquements et de débarquements irréguliers. (Art. 4[1].) Les infractions prévues par le décret du 20 mars, et auxquelles sont applicables les dispositions des articles 8, 9, 10, 11 et 12 du décret du 19 mars 1852, doivent être recherchées et constatées par les commissaires de l'inscription maritime[2], consuls et vice-consuls de France, officiers et officiers mariniers commandant les bâtiments ou embarcations de l'Etat, les syndics des gens de mer, gardes maritimes et gendarmes de la marine. (Art. 8.) (Caumont, v° *Bornage*, n° 8.)

[1] Décret du 20 mars 1852.

[2] L'inscription maritime constitue l'administration de la marine dans ses divers arrondissements.

Elle se compose, pour chaque arrondissement, d'un préfet maritime, d'un commissaire-général chef du service de la *marine*, d'un directeur de port et de pilotage, d'un pilote major et de pilotes, d'un inspecteur.

Les diverses attributions de ces préposés sont la police *de la navigation* et des pêches maritimes, armements et désarmements de navires de commerce, les bris et les naufrages, les épaves, les pensions, le service de la caisse des invalides, et des gens de mer, *l'école d'hydrographie* et de navigation, etc., etc. (Voyez Beaussant, t. I, p. 30 et suiv.)

APPENDICE.

DE LA VENTE MARITIME.

DES MARCHÉS A LIVRER (1).

Sommaire.

1. Nature des marchés à livrer; marché définitif; marché ferme.
2. Transbordement de la marchandise; navire remplacé ou péri.
3. Dommages-intérêts pour défaut de livraison; cas de résiliation; espèces diverses.

1. L'importance de la vente maritime, qui est devenue plus active par suite de l'étendue de notre commerce, nous faisait un devoir d'en exposer les principales notions.

La vente maritime est la convention par laquelle le vendeur d'une chose, dont il attend l'expédition par la voie de mer, s'oblige à livrer cette chose dans un lieu convenu, à l'heureuse arrivée.

Les ventes à livrer sont valables; l'usage du commerce les autorise. Ainsi, l'intention que l'une des parties aurait eue de jouer ne vicierait pas le contrat. Mais il y

---

(1) Le *Journal des Arrêts* de Bordeaux, rédigé si savamment par M. Brives-Cazes, renferme aussi les décisions que nous avons empruntées *infrà* au *Journal de Marseille*; décisions suivies, pour la plupart, de commentaires très-utiles à consulter.

aurait convention illicite si l'intention commune des deux parties était le jeu (1).

Les différentes difficultés que fait naître la vente maritime consistent dans l'examen de cette question : Le vendeur a-t-il entendu s'engager dans un marché définitif (2)?

Si le marché est définitif, il faut encore rechercher si les parties ont voulu s'engager dans un marché ferme, car encore bien que tout marché ferme soit nécessairement défi-

---

(1) Bordeaux, 16 février 1853 ; Code Nap., art. 1965 ; Aix, 12 novembre 1856 ; trib. de comm. de Marseille, 22 décembre 1856 ; *J. M.*, 1856, 1-323.

S'il ne suffit pas, pour qu'il y ait lieu à annuler un marché à livrer, par application de l'article 1965 du Code Napoléon, que la partie qui oppose l'exception de jeu établisse qu'elle n'a pas eu l'intention de traiter sérieusement, cette annulation doit être prononcée lorsqu'il résulte de l'ensemble des faits au milieu desquels l'affaire s'est conclue, que la partie, qui prétend avoir fait un traité sérieux, a dû avoir l'assurance que son cocontractant ne traitait pas en vue d'une exécution réelle du marché [1].

Celui qui a accepté cession, à forfait et sans garantie, d'un marché à livrer qu'il savait couvrir une opération de jeu, est sans action contre son cédant pour obtenir la répétition du prix de la cession, lorsque, sur l'exception du débiteur cédé, le marché a été annulé par application de l'article 1965 du Code Napoléon [2].

(2) Voyez Delamarre et Lepoitvin, t. IV, p. 38.

[1] Sur l'application de l'article 1965 du Code Napoléon, voyez *J. M.* 34-1-195-323 et 32-1-326 et la note.

[2] Sur les effets de l'annulation d'un marché à livrer, relativement à la cession qui en a été consentie, voyez un arrêt de Lyon du 31 décembre 1832 (*J. P.*, t. XXIV, p. 1715.) Dans l'espèce de cet arrêt, la cession avait été faite sans garantie.

ıitif, tout marché définitif n'est pas ferme nécessairement.

L'obligation dans le marché ferme est plus étendue que dans le marché simplement définitif.

La vente commerciale et la vente en droit civil ont, au surplus, leurs points de contact. Ainsi, sont généralement applicables à la vente maritime les articles du Code Napoléon, 1134, 1135, 1147, 1148, 1156, 1158 à 1162, 1184, 1302, 1602, 1603, 1611 (1).

Mais si les conventions légalement formées tiennent lieu de loi aux parties contractantes, on comprend qu'elles doivent se prêter à diverses stipulations; ce sont celles-ci qui ont donné naissance aux nombreuses questions soulevées par la vente maritime.

La convention des parties est donc la règle du juge; en outre, il est de principe que quiconque n'exclut pas l'usage est réputé s'y être soumis volontairement.

Ces principes étant posés, nous devons rechercher quels sont les caractères d'un marché définitif. (Voyez p. 611.)

Dans la vente maritime, le marché devient définitif à l'instant même de la désignation du navire qui est de l'essence du contrat (2); le vendeur se charge, le cas fortuit excepté, de toutes les éventualités qui empêcheraient le na-

(1) Voyez cependant Delamarre et Lepoitvin, t. III, p. 153, 157.

(2) Dans les ventes à livrer par navire à désigner, le délai accordé au vendeur pour faire la désignation constitue un terme fatal et de rigueur, passé lequel l'acheteur est en droit de demander la résiliation de la vente.

Le vendeur ne saurait être recevable à faire la désignation du navire le lendemain de l'expiration du délai convenu, même quand le

vire d'arriver au lieu et dans le temps convenus, et, à défaut de convention, dans le temps nécessaire au voyage (1).

---

dernier jour du délai se serait trouvé être un dimanche. (V. p. 606.)

La désignation du navire n'a pas besoin d'être signifiée à l'acheteur; elle peut lui être transmise par une simple lettre. (Trib. de comm. de Marseille, 5 mars 1857; *J. M.*, 57-2-98.)

(1) Rouen (1re ch.), 21 février 1854, 55-1-31; *J. M.*, 55-2-54.

Sur les marchés définitifs et fermes, voy. Delamarre et Lepoitvin, t. III, p. 89, 90, 94, 100, 104, 106, 108, 109, 136, 138.

Quand donc le marché est-il définitif ou le devient-il?

Pour que le marché soit définitif dès le principe, il ne suffit pas que le contrat désigne le navire. Il faut deux choses en outre: premièrement, que les expressions dont le vendeur s'est servi, soient propres à faire croire à l'acheteur qu'il doit compter sur une livraison certaine, à moins qu'un cas fortuit n'empêche le navire d'arriver à la destination convenue; en second lieu, qu'aucune stipulation de part ni d'autre ne vienne altérer ou modifier le sens naturel de ces mêmes expressions. (Delamarre et Lepoitvin, t. III, p. 94.)

En résultat net : le marché définitif est celui qui désigne le navire, et par lequel le vendeur promet en des termes d'où l'acheteur doit conclure qu'il peut compter, sauf le cas fortuit qui empêcherait l'arrivée du vaisseau, sur une livraison certaine de la marchandise achetée, et au jour convenu. (Delamarre et Lepoitvin, t. III, p. 99.)

Et plus loin, MM. Delamarre et Lepoitvin ajoutent, *en parlant du* marché ferme: « en vente maritime, le marché ferme, proprement dit, est celui qui, contracté sous la clause *marché ferme, désigne* le navire, ou qui, sans en désigner aucun d'une manière spéciale, désigne seulement l'endroit ou la contrée d'où un navire *quelconque* devra, dans un temps déterminé, apporter au lieu convenu la marchandise vendue à livrer. Le vendeur se charge alors de *tous les cas* fortuits retardant l'arrivée de la marchandise. » (Delamarre et Lepoitvin, t. II, p. 105.)

A cet égard, on ne peut s'empêcher de reconnaître que les usages des places ont une grande valeur. Sur la place du Havre, par exemple, le marché est définitif quand la nature et la quantité des marchandises sont clairement précisées, et sans qu'aucun doute soit exprimé sur le chargement.

Au Havre, le marché est sous condition suspensive, si le vendeur stipule la clause en usage pour les affaires incertaines de *tout* et *autant*, que la marchandise vendue se trouvera à bord du navire désigné.

Il faut, dans la vente maritime, que le navire qui doit apporter les marchandises soit indiqué comme étant attendu du port où il aurait chargé, au port où intervient le contrat (1).

2. Ainsi, dans la vente maritime, l'acheteur ne subit que les chances de la navigation. Mais si la marchandise arrive sur un navire remplaçant celui qui a péri, le marché doit recevoir exécution, car par la livraison convenue à l'heureuse arrivée, les parties n'entendent pas que le transbordement forcé rompra la convention (2).

Ce point de droit étant constant, l'innavigabilité du navire ne porte aucune atteinte au contrat si la marchandise est arrivée par suite d'un transbordement forcé, et il en doit être ainsi alors même qu'il aurait été stipulé que la marchandise attendue par un navire désigné serait livrable sous la tente du navire et au poids de douane (3).

---

(1) Voyez Caumont, v° *Vente maritime*, n° 6.

(2) Voyez Caumont, v° *Vente maritime*, n°s 12, 13.

(3) Trib. de comm. du Havre, 28 juin 1842; Aix, 18 décembre 1854; trib. de comm. de Bordeaux, 7 juin 1850; *J. M.*, 29-2-13;

Il suffit, au surplus, que la marchandise, dans l'espèce, soit celle chargée sur le navire désigné au contrat; le vendeur ne peut donc rompre le marché, et l'acheteur peut exiger la livraison de la marchandise.

Ainsi, en matière de vente d'huiles de baleine à l'heureuse arrivée d'un navire parti pour la pêche, les huiles qui, dans le cours de la pêche, ont été volontairement transbordées et sont heureusement arrivées au port de destination, doivent être appliquées jusqu'à due concurrence au marché à livrer intervenu entre les parties.

Pour qu'il en fût autrement, il faudrait que le vendeur eût stipulé dans le marché qu'il se réservait, vis-à-vis de son acheteur, d'user de la faculté de transborder, accordée aux armateurs baleiniers par la loi du 22 juillet 1851 (1).

L'acheteur d'une marchandise à livrer en transbordement, ne peut valablement exciper, pour refuser la marchandise offerte, de ce que, postérieurement *à la remise* qui lui a été faite d'un ordre de livraison sur le navire

---

trib. de comm. de Rouen, 21 octobre 1853; *J. M.*, 33-2-126; id., 16 septembre 1845; *J. M.*, 25-2-145; trib. de comm. de Marseille, 25 avril 1855; *J. M.*, 1855-1-157; trib. de comm. de Bordeaux, 7 juin 1850; *J. M.*, 29-2-134; trib. de comm. de Rouen, 21 octobre 1853; *J. M.*, 33-2-126; trib. de comm. de Marseille, 27 janvier 1857; *J. M.*, 57-1-23.

Mais *vide contrà* trib. de comm. de Marseille, 11 juillet, 11 septembre 1838; *J. M.*, 17-1-312-313; trib. de comm. de Marseille, 10 février 1840; *J. M.*, 19-1-342.

(1) Trib. de comm. du Havre, 28 juillet 1856; *J. M.*, 57-2-18.

porteur de cette marchandise, le vendeur l'a fait transborder du navire indiqué sur un autre navire servant d'allége. Ce fait du vendeur, s'il peut donner lieu à des dommages-intérêts au profit de l'acheteur, dans le cas où celui-ci en éprouverait un préjudice, ne peut, absolument et en lui-même, être considéré comme portant atteinte au droit que l'acheteur a acquis sur la marchandise par la remise qui lui a été faite de l'ordre de livraison, et comme étant de nature à autoriser un refus de réception (1).

Lorsque les contractants, au lieu de stipuler, comme dans le cas précédent, sur des marchandises déjà mises à bord, traitent sur des marchandises à charger sur un navire arrivé au port d'embarquement ou en cours de voyage, cas différent de l'espèce posée, p. 597, l'acheteur subit les chances de la navigation avant comme après le chargement. Mais si le navire qui devait charger la marchandise, a péri, le vendeur ne peut imposer un nouveau navire (2).

« D'après la nature du contrat, dit avec raison M. Caumont, dans l'espèce, la marchandise ne pouvait être apportée que par le navire qui a péri; c'est absolument en ce qui touche l'exécution du marché, comme si elle avait péri elle-même; il y a lieu, dès lors, à l'application des articles 1147, 1148, 1184 et 1302 du Code Napoléon » (3).

3. Si la vente est faite sur un navire à charger, la désignation est, on le sait, une condition substantielle de la

(1) Trib. de comm. de Marseille, 27 avril 1857; *J. M.*, 57-1-142.
(2) Paris, 23 novembre 1854; *J. M.*, 55-2-146.
(3) Caumont, v° *Vente maritime*, n° 8.

vente, et faute de cette désignation on peut, après mise en demeure, et le marché étant devenu ferme, poursuivre la résolution de la vente avec dommages-intérêts qui, alors, consistent dans la différence entre le prix convenu et le cours de la marchandise au jour où le navire aurait dû être désigné (1), ou la production du connaissement opérée.

A un autre point de vue, ces dommages-intérêts peuvent, quoiqu'il n'y ait pas demande en justice à cette date, remonter au jour où le vendeur, en laissant supposer qu'il exécuterait la convention, a mis l'acheteur dans l'impossibilité d'agir.

Tel serait le cas aussi où le vendeur ne satisfait qu'à une partie de son obligation, en désignant un navire où l'acheteur ne doit trouver qu'une partie de la marchandise (2).

Mais, en cas de vente à livrer, si l'acheteur, après avoir mis le vendeur en demeure d'effectuer la livraison, *et l'avoir à* défaut, cité à fin de remplacement, lui a fait signifier, plus tard, une nouvelle mise en demeure avec assignation à fin de résiliation, les dommages-intérêts qui sont accordés comme conséquence de la résolution de la vente, doivent

---

(1) Aix, 30 mars 1855; *J. M.*, 55-1-209; Delamarre et Lepoitvin, t. III, p. 106.

Les dommages-intérêts peuvent consister dans la différence entre le prix convenu et le cours de la marchandise, mais au jour auquel l'acheteur usant de la faculté de prorogation qui lui était réservée, a reporté l'échéance de la livraison. (Aix, *loco citato*; id. 20 juin 1855; *J. M.*, 55-1-217.)

(2) Trib. de comm. de Marseille, 9 janvier 1855; *J. M.*, 55-1-145.

tre réglés sur le cours du jour de la dernière demande, t non sur celui du jour de la demande antérieure à fin de emplacement (1).

Lorsque la résolution de la vente est prononcée contre e vendeur, pour défaut de la livraison de la marchandise endue, c'est le cours du jour où il a été mis en demeure l'effectuer la livraison, et non celui du jour antérieur où elle était devenue exigible, qui doit servir de base pour la fixation de la différence ou des dommages-intérêts à accorder à l'acheteur (2).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 24 avril 1857; *J. M.* 57-1-140. Un jugement du 26 octobre 1855 (*J. M.*, t. 33-1-342), appliquant le même principe au profit du vendeur, a décidé que l'acheteur qui, après avoir demandé le remplacement, opte, en définitive, pour la résiliation, ne peut se prévaloir, pour faire régler la différence au cours, de la première mise en demeure qu'il avait fait signifier à fin de remplacement.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 9 mars 1857; *J. M.* 57-1-73.

La jurisprudence du tribunal a varié sur cette question. Dans le sens du jugement indiqué *suprà*, voyez *J. M.* 54-1-175; et un arrêt de Bordeaux; *J. M.* 1847-2-134.—En sens contraire, *J. M.* 54-1-136, 55-1-82.

Le motif principal sur lequel s'appuie le tribunal pour décider que la différence à payer par le vendeur, en cas de résolution de la vente prononcée au profit de l'acheteur, doit être calculée d'après le cours du jour de la mise en demeure, c'est que jusqu'à cette mise en demeure et nonobstant l'expiration du terme convenu pour la livraison, le vendeur est recevable à offrir la marchandise. C'est là un principe que le tribunal avait déjà consacré dans divers jugements. Voy. *J. M.*, 54-1-142 et 55-1-362.

Le vendeur, au surplus, ne pourrait s'opposer au chargement des marchandises à livrer à l'arrivée d'un ou plusieurs navires, car alors la vente serait entachée d'une condition potestative. (Art. 1170, C. Nap.; V. p. 605, 607.)

La désignation que le vendeur doit faire du navire ne doit pas être fictive, et le vendeur ne peut contraindre l'acheteur à n'accepter qu'une partie de marchandises si le navire désigné ne les porte pas toutes.

Le motif de la nécessité de la désignation est d'empêcher le vendeur de se procurer la marchandise transportée par un navire quelconque, et au prix courant, si telle est la convention.

La force majeure rompt sans doute le marché, mais ce cas ne doit pas être le cas imprévu. Il faut donc que le cas fortuit soit celui : *Cui resisti non potest* (1).

On ne pourrait réputer, cas de force majeure, la prohibition temporaire de la sortie des marchandises d'un pays, car à l'époque du marché on pouvait prévoir cette prohibition, la difficulté de se procurer la marchandise et au besoin stipuler la résolution pour ce cas fortuit.

Dans le cas de vente de marchandises à livrer à l'heureuse arrivée d'un navire désigné, avec indication de l'époque de cette arrivée et faculté pour le vendeur d'annuler la vente si le navire se perd en se rendant au port de

(1) Aix, 20 juin 1855; *J. M.*, 55-1-217.

Le vendeur est obligé de délivrer à l'acheteur la marchandise sauvée sur le navire qui a péri. (Trib. de comm. de Marseille, 27 janvier 1857; *J. M.*, 57-1-23; *J. H.*, 57-2-84.) (Voy. p. 597.)

charge, aussi bien que de ce port à celui de destination, et encore s'il ne trouve pas de marchandise au port de charge, l'acheteur qui a ainsi assumé les risques, soit de la perte du navire, soit de l'impossibilité de charger, court également ceux qui peuvent retarder le chargement du navire après son arrivée sur les lieux, et empêcher, dès lors, le marché de sortir à effet en temps utile. — En conséquence, s'il est établi que les retards éprouvés par le navire ont eu pour cause des accidents imprévus et non des faits imputables au vendeur, le marché doit être résilié sans dommages-intérêts (1). (Voy. p. 615.)

Ainsi, dans les divers cas précités, le vendeur est délié de toute obligation (2).

On sait aussi que l'acheteur, dans certaines circonstances, est dégagé de la convention lorsque, par exemple, toute la marchandise promise sur le navire désigné n'arrive pas (3). Il est encore d'autres cas où l'acheteur peut rompre le contrat. Nous allons les énumérer.

On ne peut, par exemple, opposer à l'acheteur qu'il s'est livré d'une partie de la marchandise, si on lui a remis un ordre de livraison pour toute la quantité vendue, ce qui devait faire supposer qu'elle se trouvait à bord (4). (Voyez p. 609, 614.)

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 6 avril 1857 ; *J. M.* 57-1-132.

(2) Trib. de com. de Marseille, 29 octobre 1854 ; *J. M.*, 55-1-321.

(3) Voyez trib. de comm. de Marseille, 16 mars 1855 ; *J. M.*, 55-1-158 ; id., 1er avril 1857, *J. M.*, 57-1-93 ; *vide infrà* les motifs de ce jugement ; id., 29 octobre 1854 ; *J. M.*, 55-1-32.

(4) En matière de vente à livrer à l'heureuse arrivée d'un na-

Le vendeur doit donc à l'acheteur toutes les marchandises promises; si un vendeur a promis de livrer jusqu'à

---

vire à désigner, la désignation d'un navire qui, lors de son arrivée, est reconnu ne pas porter toute la quantité de marchandise vendue, est une désignation insuffisante qui, tout aussi bien que le défaut de désignation, donne à l'acheteur le droit de demander la résiliation de la vente et le paiement de la différence entre le prix convenu et le cours de la marchandise au jour fixé pour la désignation.

Le vendeur n'est pas admissible, en pareil cas, à prendre pour base de la différence par lui due le cours de la marchandise au jour de l'arrivée du navire désigné.

Encore bien qu'à l'arrivée du navire, l'acheteur, à qui le vendeur avait remis un ordre de livraison tracé pour la quantité vendue, et qui devait penser que cette quantité se trouvait tout entière à bord, ait reçu la marchandise dont le navire était porteur, il n'en est pas moins en droit de réclamer, pour la quantité restant due, l'application des principes ci-dessus posés.

Dans ce sens, voy. *J. M.*, 55-1-98 et 56-1-287. — En sens contraire, jugement du 2 septembre 1847, rendu entre les sieurs J. Luce et Jacques aîné Chighizola et Ce, dont nous extrayons les motifs suivants :

« Attendu que dans l'appréciation des dommages-intérêts qui peuvent être dus à l'acheteur, il faut distinguer le cas, où le vendeur n'a pas fait de désignation dans le délai convenu, de celui où la désignation faite n'est seulement qu'irrégulière et incomplète;

« Qu'en effet, dans le premier cas, la désignation étant une des conditions substantielles du contrat, son manque a pour résultat de rendre le marché ferme à l'époque où la désignation aurait dû être faite, et donne le droit à l'acheteur de demander la différence entre le prix convenu et celui de la marchandise au jour fixé pour la désignation; tandis que dans le second cas, la désignation ayant été faite en temps utile et l'acheteur pouvant, à l'arrivée du navire, de-

une époque déterminée toutes les marchandises d'une certaine provenance qui lui seraient adressées, il peut être contraint à livrer même celles qui auraient pu être chargées avant le délai fixé, s'il n'y avait pas eu négligence d'expédition par ses propres agents (1).

On a jugé, en effet, avec beaucoup de raison, que le vendeur ne peut refuser d'effectuer le chargement qu'il a promis (2). (Voy. p. 602.)

Lorsque la vente à livrer a lieu en vue de la prochaine arrivée d'un navire dénommé effectuant son retour, la vente est caduque si à ce moment le navire n'était pas encore parti (3).

Dans l'espèce, en effet, la stipulation porte à la fois sur le navire désigné et sur son retour. (Voy. p. 608.)

---

mander sa mise en possession de la quantité de marchandise qui se trouve à bord, son droit se borne à demander, pour le surplus, la différence entre le prix convenu et celui de l'époque de l'arrivée.

« Que dans l'espèce, l'on doit d'autant plus adopter cette base que Jacques aîné, Chighizola et Cie (acheteurs), ont déjà reçu ou fait recevoir la moitié de la quantité que devait apporter le navire *Armonia*. » (Trib. de comm. de Marseille, 1er avril 1857; *J. M.*, 57-1-93.)

(1) Trib. de comm. du Havre, 8 juin 1857; *J. H.*, 57-1-115.

(2) Aix, 22 novembre 1856; *J. M.*, 57-1-107; Rouen, 24 juin 1854; *J. H.*, 55-1-31.

(3) Code Nap., art. 1109, 1110, 1162, 1602; trib. de comm. du Havre, 11 septembre 1843; trib. de comm. de Marseille, 4 juin 1856; *J. M.*, 56-1-97; id., 15 octobre 1856; *J. M.*, 56-1-287; id., 1er avril 1857; *J. M.*, 57-1-93; jugement déjà cité, p. 604; mais voyez trib. de comm. de Marseille, 2 mai 1855; *J. M.*, 55-1-183.

Le vendeur d'une marchandise à livrer dans un délai déterminé, satisfait suffisamment à son obligation lorsqu'il remet à son acheteur, avant l'expiration du terme, un ordre de livraison, bien qu'il ne reste plus assez de temps pour que la livraison effective puisse avoir lieu dans le délai.

Par exemple, la remise d'un ordre de livraison faite par le vendeur à l'acheteur, dans la soirée du dernier jour du délai, est une exécution suffisante du marché; *et dès lors* la demande en résiliation formée par l'acheteur, pour défaut de livraison dans le temps convenu, *doit être re*poussée (1).

Lorsque, dans un marché à livrer il a été convenu, qu'il serait facultatif à l'acheteur de recevoir la marchandise à l'entrepôt de la douane, cette stipulation donne à l'acheteur le droit de recevoir, à son choix, *soit à l'entre*pôt réel, soit à l'entrepôt fictif spécial. Dès lors, si le vendeur fait la livraison de la marchandise à l'entrepôt fictif spécial, sans avoir consulté son acheteur, dont *la volonté* eût été de recevoir à l'entrepôt réel, ce dernier est en droit de faire résilier le marché (2).

En principe, lorsque dans une vente à livrer le prix de la marchandise a été convenu à la consommation, avec faculté pour l'acheteur de recevoir à l'entrepôt *sous déduc*tion des droits de douane, et que la réception a effectivement lieu à l'entrepôt, les droits à déduire *sont ceux qui*

(1) Trib. de comm. de Marseille, 9 juillet 1857; *J. M.* 57-1-225.
(2) Trib. de comm. de Marseille, 4 août 1857; *J. M.*, 57-1-242.

se trouvent établis au jour de la livraison, de sorte que l'abaissement survenu dans les droits, du jour de la vente au jour de la livraison, doit profiter au vendeur.

Mais il doit en être autrement là où, entre l'arrivée du navire désigné comme porteur de la marchandise vendue et le jour fixé pour l'application des nouveaux droits réduits, il restait un temps suffisant pour que la marchandise pût être livrée, et où le vendeur a par son fait retardé cette livraison, quoique sommé par l'acheteur de l'effectuer immédiatement à l'entrepôt. En pareil cas, l'acheteur est fondé à réclamer la déduction des droits anciens sous l'empire desquels auraient pu avoir lieu, sans la résistance du vendeur, la livraison et le transfert en douane de la marchandise (1).

Si une vente porte soit sur une quantité de 4 à 500 kilos, soit sur tout ce qui se trouvera à bord du navire, le vendeur doit tout livrer, même si la quantité à bord du navire excède 500 kilos. La convention, dans l'espèce, avait en effet pour but seulement d'établir une limite au-dessous de laquelle on ne pouvait vendre (2). (Voy. p. 602, 605.)

Si la vente a été faite avec l'indication d'un maximum et d'un minimum, les dommages-intérêts pour défaut de livraison ne peuvent porter que sur le minimum (3).

Celui qui s'est obligé à livrer une quantité détermi-

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 15 septembre 1857; *J. M.*, 57-1-253.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 2 octobre 1855; *J. M.*, 55-1-309.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 1855; *J. M.*, 55-1-145.

née sans ces mots : *environ*, doit toute la quantité déterminée, et à défaut, des dommages intérêts (1).

Si le vendeur d'une marchandise à livrer à l'heureuse arrivée du navire a stipulé que les navires devaient être partis du port à une époque déterminée, le départ du navire à une date antérieure dégage l'acheteur, mais celui-ci ne peut faire condamner en même temps le vendeur à des dommages intérêts (2).

L'obligation prise par le vendeur de désigner le navire dans un délai fixé est remplie si le navire a été désigné dans ce délai, et l'on ne pourrait faire rompre le contrat par le motif que le navire n'était ni chargé, ni sous charge. Ainsi l'a jugé le tribunal de commerce de Marseille, 9 mai 1855 ; *Journal de Marseille*, 55-1-183.

S'il est vrai que la marchandise périt pour le compte de l'acheteur lorsque la vente a été faite à livrer par navire désigné, et que la désignation a été faite en temps utile,

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 13 janvier 1854 ; *Journal de Marseille*, 54-1-25 ; Rouen, 21 février 1855 ; *J. M.*, 55-2-54.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 13 juin 1855 ; id. 4 juin 1856 ; *J. M.*, 56-1-97 ; id., 15 octobre 1856 ; *J. M.*, 56-1-287 ; id., 1er avril 1857, *J. M.*, 57-1-93.

Si la désignation du navire a été faite avec erreur, la nature du contrat n'est pas changée ; l'époque de la livraison par le navire, prévue par les parties subsiste, et alors, faute de livraison, les dommages-intérêts doivent être calculés entre le prix convenu et le cours de la marchandise au jour où serait probablement arrivé le navire désigné. (Aix, 14 juin 1855 ; trib. de comm. de Marseille, 29 août 1855 ; *J. M.*, 55-1-251.

'acheteur ne doit cependant que la quantité qui lui est livrée, et sous la bonification qui lui est due, et le vendeur n'est tenu alors que de justifier qu'il a chargé la marchandise suivant les quantités et qualités convenues (1).

Dans le cas de vente d'une quantité déterminée de blé, livrable du bord en une seule livraison, lorsque, le vendeur ayant remis à l'acheteur un ordre de livraison sur un navire pour toute la quantité vendue, ce dernier n'a trouvé à bord qu'une partie de cette quantité et en a pris réception, cette exécution de la part de l'acheteur ne peut être considérée comme emportant une modification des accords et autorisant une seconde livraison partielle. — En conséquence, le vendeur ne peut contraindre l'acheteur à recevoir le solde de la quantité vendue, au moyen d'un ordre de livraison sur un autre navire (2). (V. p. 610.)

Le vendeur d'une marchandise avec la clause *disponible à bord*, qui laisse passer les jours de staries sans livrer, et qui a été mis en demeure, ne peut contraindre l'acheteur à l'exécution du marché (3).

En effet, la clause *disponible à bord* indique qu'au moment de la vente l'acheteur peut réclamer la livraison immédiate, de même qu'il peut être forcé à recevoir sans délai (4),

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 19 septembre 1855; *J. M.*, 55-1-333; id., 24 août 1855; *J. M.*, 55-1-266.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 18 mars 1857; *J.M.*, 57-1-85.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 20 mars 1857; *J. M.*, 57-2 91.

(4) Caumont, v° *Vente maritime*, n° 41.

D'autre part, la résolution est acquise de plein droit au vendeur si l'acheteur ne se présente pas pour prendre livraison avant la fin du déchargement (1).

L'acheteur qui, sur la sommation faite par le vendeur, le dernier jour du délai fixé pour la livraison, de venir recevoir la marchandise, se présente le même jour au lieu indiqué et fait constater qu'il ne s'y trouve pas toute la quantité exigible, mais une partie seulement, a, dès lors et par ce fait, le droit de demander et de faire prononcer contre son vendeur la résiliation de la vente pour défaut de livraison. Il y a surtout lieu de le décider ainsi, lorsque, postérieurement à la sommation de recevoir signifiée à l'acheteur et au refus de celui-ci de prendre livraison de la partie trouvée au lieu indiqué, le vendeur a disposé de la marchandise qu'il avait présentée à l'acheteur (2).

---

(1) Code Nap., art. 1657 ; trib. de comm. de Marseille, 23 mars 1857 ; *J. M.*, 26-1-169.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 20 novembre 1856 ; *J. M.*, 57-1-7.

« Dans l'espèce, le vendeur, L. Sicard, ne prétendait pas offrir à son acheteur une livraison partielle. Il déclarait tenir à la disposition de Mouren tout ce que celui-ci pourrait successivement recevoir jusqu'à livraison complète des quantités du marché, et sans lui imposer d'autre délai que celui que comporterait pour Mouren lui-même la nécessité de recevoir et d'enlever la marchandise. Quant à la marchandise même qui avait été vue par Mouren, dans la fabrique où la livraison avait été offerte, Sicard reconnaissait bien qu'il en avait disposé après la sommation, mais il ajoutait qu'elle avait été remplacée au même lieu par de la marchandise absolument identique. » (Note de MM. Clariond, Aicard et Segond.)

Dans le cas d'une vente de marchandises à livrer du bord dans le courant d'un mois déterminé, lorsque le vendeur n'a pas effectué la livraison sur la sommation qui lui a été signifiée le dernier jour du mois, au nom de l'acheteur, l'offre qu'il fait, le premier jour du mois suivant, de livrer les marchandises, doit être rejetée comme tardive et la résiliation de la vente prononcée avec dommages-intérêts au profit de l'acheteur (1); surtout lorsque cette offre n'est pas intervenue dans une forme régulière, le vendeur s'étant borné à indiquer le nom du navire à bord duquel se trouvait la marchandise offerte, sans donner l'ordre de livraison nécessaire pour qu'elle fût remise à l'acheteur.

On lit dans M. Caumont que « dans le cas d'une vente à livrer portant sur tous les sucres qui pourront être chargés dans tel port indiqué, à bord de tel navire désigné, à l'adresse et consignation du vendeur, avec obligation de ce dernier de déclarer, dans un délai déterminé, s'il y aura ou non des sucres chargés à son adresse, et avec fa-

---

(1) Cour d'Aix, 10 décembre 1856; *J. M.*, 57-1-13.

« Le tribunal de commerce de Marseille, postérieurement et contrairement au jugement confirmé par l'arrêt ci-dessus indiqué, a décidé que les actes de sommation ou mise en demeure pour livraison ou réception de marchandises, doivent toujours laisser à celui à qui ils sont signifiés un temps suffisant pour recevoir, eu égard aux quantités vendues, et que le vendeur, quoique sommé de livrer le dernier jour du mois convenu pour la livraison, est recevable à offrir la marchandise le premier jour du mois suivant, à la faire vendre même pour le compte de l'acheteur, si celui-ci refuse de la recevoir. » (Note de MM. Clariond, Aicard et Segond.)

culté pour l'acheteur de proroger le délai ou de renoncer à l'achat, il ne suffit pas toujours qu'il y ait eu chargement effectué à cette adresse et consignation pour que le marché doive nécessairement sortir à effet, et que la livraison de la marchandise chargée puisse être exigée par l'acheteur. Par exemple, si la réalisation du marché n'est qu'éventuelle, ne porte sur aucune quantité déterminée et ne doit devenir définitive qu'après la réalisation d'un fait alors incertain et pour la connaissance duquel il était fixé un délai, l'acheteur est sans droit à demander soit la livraison des sucres formant la cargaison du navire désigné, soit à défaut des dommages-intérêts, 1° si la vente n'a été conclue qu'après communication faite par le vendeur qu'il avait passé un ordre d'achat de sucres pour son compte à son correspondant au lieu de charge, en donnant à ce dernier, pour limite, un prix qui laisserait une petite marge sur celui de la vente ; 2° si à l'expiration du délai convenu pour que le vendeur s'exprimât au sujet du chargement, il a déclaré ne savoir rien de positif à cet égard n'ayant encore reçu l'annonce d'aucun achat fait pour son compte, et que sur cette déclaration l'acheteur ait prorogé le délai. 3° si le correspondant préposé à l'achat, n'ayant pu trouver à le remplir au prix limité, s'est décidé à charger des sucres plus élevés avec l'intention déclarée qu'ils resteraient pour son propre compte là où son commettant ne ratifierait pas l'opération, et que le vendeur recevant l'avis de ce chargement effectué dans ces conditions, ait écrit d'une part à son correspondant pour refuser soit l'achat soit la consignation des sucres, d'autre part à son acheteur pour le

revenir de ce refus et lui déclarer de ne plus compter sur la réalisation du marché; 4° enfin, si l'expéditeur des sucres, avisé du refus fait par son commettant de les recevoir, même à titre de consignataire, a chargé un tiers de retirer les connaissements et de recevoir ensuite la marchandise en consignation à l'arrivée du navire. C'est ainsi, en effet, que l'a jugé le tribunal de commerce de Marseille (1).

« La Cour d'Aix a confirmé ce jugement (2) en faisant ressortir dans ses motifs : 1° que le pacte n'était pas absolu; qu'il ne renfermait pas l'obligation absolue de charger le bâtiment de sucres, puisque le chargement en sucres ne devait avoir lieu qu'autant que le commissionnaire pourrait acheter dans les limites données; 2° que, au moment des accords, le droit se réalisait et se formulait ainsi : les vendeurs ignorant complétement si le chargement en sucres, qui ne pouvait avoir lieu que dans leurs limites, avait eu lieu ou non, le pacte dépendait d'un événement qui pouvait s'être accompli, mais qui était inconnu, c'est-à-dire d'une condition casuelle ou au moins mixte; et au fur et à mesure des prorogations successives qui rendaient force aux accords dans leur sens primitif, par l'ignorance continuée des vendeurs à ces époques, la condition gardait sa nature et le droit restait le même; 3° que le vendeur qui n'avait commis au lieu de provenance, pour son

(1) Trib. de comm. de Marseille, 15 décembre 1856; *Journal de Marseille*, 57-1-50.

(2) Aix, 23 février 1857; *J. M.*, 57-1-62.

compte personnel, que dans certaines limites, avait, par cela même, essentiellement retenu la faculté de noliser son navire à quelqu'un qui pouvait, lui aussi, charger des sucres pour son compte personnel, mais que ses sucres n'auraient jamais été dans le pacte; 4° que le chargement des sucres qu'a opéré le commissionnaire au delà des limites des prix fixés, en laissant à son commettant la faculté de s'approprier ou non ce chargement, est un fait en dehors des prévisions des vendeurs, entièrement indépendant de leur volonté et qu'ils n'ont même pas accepté puisqu'ils ont répudié la consignation de ce chargement aussitôt qu'ils l'ont connu; 5° que ce fait est d'ailleurs sans portée, puisque les sucres chargés n'étaient pas dans le pacte (1).

L'acheteur qui enlève la marchandise sur échantillon reconnaît sans doute la marchandise et s'en livre, mais il conserve le droit d'assigner le vendeur en *réfaction* pour différence de qualité (2).

Il doit encore en être ainsi lorsque la marchandise a été enlevée avec l'autorisation du vendeur, et alors que la vente à livrer a eu lieu par navire attendu, après prélèvement d'un échantillon commun, qualité conforme à l'échantillon, resté cacheté aux mains du courtier avec cette convention que les marchandises échauffées ou avariées seront livrées jusqu'à réfaction de 2 pour 100. (Voy. p. *603*.)

Dans ce cas, le vendeur doit le déchet survenu dans le

(1) Caumont, v° *Vente maritime*, nos 42, 43.
(2) Trib. de comm. du Havre, 29 décembre 1856; *J. H.*, 57-1-1.

ids de la marchandise depuis l'offre de la marchandise squ'à la livraison effectuée, ainsi que tous frais de magasinage et d'expertise; mais les intérêts de la marchandise, ans le même cas, courent du jour de la livraison effectuée (1).

Si des marchandises sont livrables par périodes, le vendeur ne peut suspendre ses envois pour faire ensuite la ivraison totale à la fin du délai déterminé (2).

Si l'acheteur ne paie pas aux échéances convenues, le vendeur peut cesser ses envois sans encourir des dommages-intérêts (3).

DES USAGES GÉNÉRAUX MARITIMES ET PARTICULIERS A CERTAINES PLACES (4).

Dans le cours de notre ouvrage nous avons traité des questions que soulèvent les usages maritimes; nous en présentons ici un résumé par ordre alphabétique, et suivant les places.

Les usages, pour avoir une certaine valeur, doivent être

(1) Trib. de comm. de Marseille, 7 avril 1857; *J. M.*, 57-1-104.

(2) Code Nap., art. 1156; trib. de comm. du Havre, 7 janvier 1854.

(3) Trib. de comm. du Havre, 17 juin 1845.

(4) Le tribunal auquel nous renvoyons, par la jurisprudence, indique cependant plus spécialement la place. Il est utile aussi de consulter ce que nous avons écrit sur les *Ventes maritimes*.

uniformes, publics, multipliés, observés par la généralité des commerçants, réitérés pendant un long espace de temps (1). Enfin, ils doivent être constamment tolérés par le législateur.

Ainsi, comme disent avec raison MM. Delamarre et Lepoitvin, quel que soit l'objet d'un usage commercial, jamais les tribunaux ne doivent s'y conformer, s'il est spécialement ou virtuellement prohibé par la loi commerciale; car elle ne le proscrit que parce qu'elle a reconnu les inconvénients ou les fraudes qui en peuvent résulter. Or, une loi faite précisément pour détruire un usage abusif, proteste perpétuellement contre l'abus : *Non valet consuetudo quandò lex expressè damnat consuetudinem, quia lex semper loquitur* (card. Tuschi, t. II, p. 814). Le juge n'a point à examiner s'il existe ou n'existe pas de fraude dans le cas particulier qui lui est soumis. Il suffit qu'en général elle fût possible, quoique elle n'ait pas été commise : *Lex seu statutum providens in genere ad evitandas fraudes, habet etiam locum in casibus in quibus committi poterant, licet commissæ non fuerint*. Casareg. Disc. 8, n° 12 (Delamarre et Lepoitvin, t. I, p. 648).

Emerigon, de son côté, chap. XX, section 5, s'exprime ainsi :

« Personne n'ignore que l'usage ne soit le plus sûr guide que nous puissions suivre. C'est une douce habitude une *loi naturelle*, formée de nos mœurs et par un consente-

(1) Cass., 15 janvier 1812; l. 17 et 32 ff. de *legibus*. Voyez Delamarre et Lepoitvin, t. I, p. 639 et suiv.

ment universel des peuples. » *Journal du Palais*, t. II, p. 663. L'usage est le meilleur interprète des lois : *Optima est legum interpres, consuetudo. Loi* 37, *ff de legib.* C'est par la pratique que l'on digère les lois, et que l'on en discerne le véritable sens : *Leges in scholis deglutiuntur, sed in palatio digeruntur.* Dumoulin, *d. loco.* La théorie sans la pratique ne sert quelquefois qu'à égarer l'esprit. La réunion de l'une et de l'autre, forme le véritable jurisconsulte : *Hoc munus est et opus veri jurisconsulti.* Dumoulin, *Traité de eo quod interest, n°* 38.

Mais, quelques égards qu'on doive à la coutume, son pouvoir ne s'étend point jusqu'à vaincre la raison et la loi : *Non usquè adeò sui valitura momento, ut rationem vincat aut legem. Loi,* 2, *Cod. quæ sit longa consuet.* Je parle ici de la loi véritable et proprement dite, qui prend sa source dans la sagesse éternelle, qui est aussi immuable qu'elle, et qui existait avant que d'avoir été gravée sur la pierre ou tracée sur la toile. Cicéron, *de legib.*, 2, *cap.* 4. (Boulay-Paty, sur Émerigon, *Traité des Assurances*, t. II, p. 384.)

Sous réserve de ces principes, nous ferons d'abord connaître quelques usages généraux, ensuite nous déterminerons les usages propres à quelques places seulement.

Arrimage. — Des marchandises sèches, blé et tabac, rapprochées dans la cale, ne constituent pas un mauvais arrimage, si tel est l'usage (1), et si d'ailleurs les marchandises étaient en bon état de conservation.

Assurances. — Il n'y a pas réticence dans une assurance

(1) Trib. de comm. du Havre, 6 septembre 1855 ; *J. M.*, 55-2-138

si l'assuré ne déclare pas que les cafés ont été touchés de fleurette et qu'il lui a été accordé une bonification sur le poids (1). (*Vide infrà*, Chose assurée.)

Avaries. — On peut s'en rapporter, pour en déterminer l'importance, au coût des réparations dans le lieu où les avaries ont été réparées (2).

Blés à livrer. — Le vendeur de blés, livrables à quai, nets et criblés, peut employer notamment le crible en fer, appelé harpe, pour les nettoyer soit à bord, soit sur des secons (3).

Capitaine. — Le capitaine est tenu de mettre la marchandise à quai, à moins de conventions contraires (4). (Voyez *infrà*, Staries.)

Il ne lui est pas dû un surcroît de salaires pour déchargement de la cargaison au lieu de destination (5).

Charte partie. — S'il est convenu que le fret sur sucres sera payé à raison de 1,000 fr. par tonneau, il faut, pour savoir si ce prix sera prélevé sur le poids brut ou net, suivre l'usage du lieu (6). (*Vide infrà*, Fret.)

Chose assurée. — Une certaine tolérance dans l'estima-

(1) Trib. de comm. de Marseille, 4 juillet 1854; *J. M.*, 54-1-211.

(2) Rouen, 16 août 1847; *J. M.*, 48-5 138; voir Aix, 1er avril 1848; *J. M.*, 27-1-158; trib. de comm. de Marseille, 24 janvier 1855; *J. M.*, 55-1-29.

(3) Aix, 1er avril 1848; *J. M.*, 48-1-558.

(4) Trib. de com. de Marseille, 12 février 1849; *J. M.*, 49-1-101.

(5) Trib. de comm. de Marseille, 24 janvier 1853; *J. M.*, 53-1-349.

(6) Trib. de comm. de Marseille, 5 janvier 1848; *J. M.*, 48-1-86.

tion de la chose assurée doit être accordée, si d'ailleurs elle est de peu d'importance, est exclusive de dol et de fraude, et ne donne lieu qu'à des retranchements (1).

Courtier. — L'innavigabilité du navire, qui rompt le voyage, met obstacle à ce que le courtier d'affrétement obtienne une rétribution ou censerie (2).

Débarquement. — *Vide suprà,* Capitaine, p. 618.

Déchet. — Les usages, suivant la provenance de la marchandise, sa nature, le mode de mesurage et les événements de la navigation, admettent un certain déchet au profit du capitaine (3). (*Vide infrà*, Déficit.)

Déficit. — Le déficit sur la marchandise étant celui qui a lieu ordinairement, doit être réparti sur la totalité du chargement entre les divers consignataires (4).

Employés. — Une maison de commerce est responsable de l'encaisse et de l'acquit des factures dont les employés sont porteurs, si, du reste, tel était le mandat de ces employés (5).

Entrepôt. — L'acheteur doit fournir au vendeur les notes pour faire le permis de sortie lorsque la vente a lieu à tout entrepôt.

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 7 juillet 1851 ; *J. M.*, 51-1-287.

(2) Trib. de comm de Marseille, 4 septembre 1854; *J. M.*, 54-1-308.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 10 juillet 1855 ; *J. M.*, 55-1-233.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 30 août 1855 ; *J. M.*, 55-1-275.

(5) Cass., 2 décembre 1824, 4 août 1835 ; Paris, 25 janvier 1843 ; trib. de comm. de Marseille, 11 décembre 1850 ; *J. M.*, 50-331 ; Aix, 24 janvier 1850 ; *J. M.*, 1850, 1-343.

S'il est dit que le poids d'entrée dans un entrepôt fictif servira de règle, il est cependant facultatif à l'acheteur de faire pe er, à ses frais, à la sortie, et c'est sur ce poids que la facture est réglée (1).

Frais. — Voyez *infrà*, Relâche.

Fret. — Si le fret a été fixé par tonneau, il faut le régler d'après le tarif en usage au lieu de livraison (2). (*Vide suprà*, Charte partie, p. 618.)

Fret (huiles). — Le fret doit être calculé sur tout le contenu des futailles et non pas seulement sur l'huile pure et dégagée de tout corps étranger (3).

Grenier. — Le grenier qui est destiné à garantir la marchandise doit être confectionné par celui qui le fournit (4).

Intermédiaire. — Celui qui se présentant dans la maison du vendeur traite de la vente d'une marchandise ne peut être considéré que comme un intermédiaire chargé de désigner à l'acquéreur, le vendeur, et à celui-ci, l'acheteur (5).

Lettre de change. — La mention sans frais dispense le

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 19 mai 1852 ; *J. M.*, 52-1-203.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 4 septembre 1849; *J. M.*, 49-1-279.

(3). Trib. de comm. de Marseille, 6 mars 1850 ; *J. M.*, 50-1-127.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 28 janvier 1852 ; *J. M.* 52-1-75.

(5) Trib. de comm. de Marseille, 24 janvier 1851 ; *J. M.* 51-1-144.

porteur de la nécessité du protêt pour conserver recours contre le tireur (1).

Passagers. — Voyez *infrà*, Relâche.

Relâche. — En cas de relâche, les passagers doivent être nourris pendant ce temps, soit à bord, soit à terre; les émigrants doivent être assimilés pour leurs droits, dans ce cas, à des passagers (2).

Responsabilité. — *Vide suprà*, Employés, p. 619.

Savons. — Les acheteurs de savons acceptent comme savons de Marseille ceux provenant de localités environnantes, présentant des conditions identiques de fabrication (3).

Staries. — Le déchargement ne doit être effectué que lorsque le capitaine a obtenu la permission d'aborder à quai, si le déchargement ne doit avoir lieu que suivant l'usage du port de destination (4).

Si le jour du déchargement court du jour de l'entrée en libre pratique, cela doit s'entendre du jour du dépôt fait par le capitaine de son manifeste en douane (5).

---

(1) Cass., 16 juin 1846; Rouen, 15 mars, 1854.

(2) Trib. de comm. du Havre, 20 février 1855; *J. M.*, 55-2-126.

(3) *J. M.*, 51-2-169.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 3 novembre 1856; *J. M.*, 56-1-259.

Les staries ou jours de planche sont ceux accordés pour le chargement ou le déchargement. Nous verrons ultérieurement, p. 622 et 640 ce qu'on entend par surestaries et contre-surestaries.

(5) Trib. de comm. de Marseille, 27 juin, 14 juillet, 10 septembre 1856; voyez aussi trib. de comm. de Marseille, 28 novembre 1856; *J. M.*, 56-1-328.

L'obtention du permis de l'intendance sanitaire est assimilée au dépôt du manifeste, en douane.

Surestaries. — Le vendeur n'est pas responsable des surestaries s'il livre au fur et à mesure du débarquement, suivant les usages de la place (1). Les surestaries réclamées doivent, au surplus, être justifiées (2).

Tare. — Dans la vente d'une marchandise pour laquelle l'usage admet une tare, les parties ont le droit, lors de la livraison, de demander à faire tare nette, nonobstant la stipulation de celle fixée par l'usage, à moins qu'il ne soit impossible de vérifier l'exactitude de la tare sans déprécier la marchandise (3).

Tarif. — Voyez *suprà*, Fret, p. 620.

Vente à livrer. — L'usage, établi sur la place, règle les droits des parties, lorsque la vente à livrer à l'arrivée d'un navire à désigner est devenue marché ferme, faute par le vendeur de n'avoir pas désigné le navire dans le délai convenu (4).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 2 octobre 1856; *J. M.*, 56-1-296. Les surestaries sont les dommages-intérêts dus ou convenus en dehors des jours de planches ou staries.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 17 décembre 1856; *J. M.*, 56-1 336.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 13 avril 1853; *J. M.*, 53 1-35.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 27 février 1852; *J. M.*, 52-1-103.

USAGES DE LA PLACE D'ANVERS.

Action redhibitoire. — Si l'usage est muet sur le délai de l'action redhibitoire, il appartient aux juges de le déterminer et d'apprécier si la poursuite a eu lieu dans un bref délai (1).

Avaries. — La déclaration des mesureurs jurés sur les avaries fait foi lorsque l'avarie peu importante par elle-même ne comportait pas la nécessité d'une expertise (2).

Capitaine. — Voyez *infrà*, Palan.

Clause franco à bord. — Voyez *infrà*, Frais.

Commission. — Le commissionnaire qui a reçu une commission pour avoir procuré au capitaine l'enrôlement d'un homme d'équipage est obligé à la restitution de la commission si le marin ne se trouve pas à bord, à la première bouée blanche en descendant l'Escaut.

Le capitaine, en effet, ne fait aucun profit dans l'espèce.

Le consignataire du navire a droit à une commission de 2 pour 100 sur le fret (3).

Frais. — La clause *franco à bord* implique pour le vendeur l'obligation d'affréter le navire. Le marché doit être

---

(1) Liège, 2 février 1856; *J. A.*, 56-2-73.

(2) Anvers, 1er mars 1856; *J. A.*, 56-1-101.

(3) Anvers, 1er décembre 1856, *J. A.*, 56-1-376.

résilié si par force majeure le vendeur n'a pas accompli cette obligation (1).

Fret. — Une différence de fret est admise pour le seigle et la graine de lin, elle est réglée sur le pied du tarif de Riga qui stipule un florin de moins par last de graine de lin (2).

Paiement. — Les ventes de graines au comptant impliquent un terme de paiement de vingt jours sans changer toutefois le lieu du paiement qui demeure celui où la délivrance a été effectuée (3).

Palan. — Le capitaine ne doit délivrer les seigles ou froments en sacs non à peser et à mesurer, qu'à la hauteur du palan. Cette opération étant faite, la marchandise n'est plus sous sa responsabilité (4).

Planche. — (jours de). — Les jours de planche courent alors même que l'armateur n'avait placé sur son navire qu'un maître d'équipage, encore bien qu'il n'ait pas fait choix d'un capitaine, et que le navire ne soit pourvu ni d'un second, ni d'un équipage. Il en doit être ainsi quand il s'agit de navires nationaux d'un faible tonnage et que l'armateur réside sur les lieux (5).

Réfaction. — Les réfactions à Anvers ont lieu par l'intermédiaire, commis ordinairement par le courtier. Le

---

(1) Bruxelles, Cass. 16 mai 1856, *J. A.*, 56-2-47.
(2) Anvers, 26 juillet 1855; *J. A.*, 56-1-280.
(3) Anvers, 22 novembre 1856; *J. A.*, 56-1-377.
(4) Anvers, 3 avril 1856; *J. A.*, 56-1-145.
(5) Anvers, 12 février 1857; *J. A.*, 57-1-59.

vendeur qui n'est pas présent à l'arbitrage ne peut ensuite contester la réfaction arbitrée (1).

Responsabilité. — La corporation d'ouvriers qui voiture une marchandise jusqu'au navire, n'est pas obligée de la mettre à bord ni de la surveiller sur le quai (2). (Voyez *suprà*, Palan, p. 624.)

Terme fixe. — Celui qui achète des marchandises à terme fixe peut résilier la vente ou déclarer sur la demande du vendeur pour quel temps il veut prolonger le terme (3).

USAGE D'ALEXANDRIE.

—

Nolis. — A Alexandrie, le nolis se cote à un taux spécial pour les fèves prises comme lest, de même que les suifs dans les affretements pour la mer Noire. Ce lestage a lieu pour les cotons, liéges, laines. Toutefois, le chargement ne doit pas être uniquement composé de fèves (4).

---

(1) Anvers, 17 juillet 1852; *J. A.*, 56-1-38.

(2) Anvers, 20 juin 1856; *J. A.*, 56-1-240.

(3) Anvers, 30 avril 1852; *J. A.*, 56-1-221.

(4) Anvers, 12 février 1857; *J. A.*, 57-1-73.

USAGE DE LA PLACE DE BORDEAUX ET DE BREST.

—

Ile de la Réunion. — Les rades foraines de l'île de la Réunion sont considérées comme ne formant ensemble qu'un seul lieu de destination ; en conséquence l'assurance protège le navire touchant aux diverses rades foraines de l'île qui n'a pas de port et dans lesquelles les navires prennent ou déposent leur chargement (1).

A Brest, la réfaction ne semble pas, suivant la jurisprudence, complétement impérative. (Voyez p. 632.)

USAGES DE BRUXELLES.

—

Déchargement. — Il est accordé trois jours pour le déchargement des bateaux, mais le batelier ou capitaine a droit à des jours de planche quoique non stipulés au connaissement (2).

(1) Bordeaux, 14 mars 1853; *J. M.*, 54-2-33.

(2) Trib. de comm. de Bruxelles, 13 août 1855; *J. A.*, 55-1-41.

USAGE DES ÉTATS-UNIS.

Les usages aux États-Unis sont différents de ceux du Havre pour les cas suivants : ainsi, on vend au Havre une balle de coton; elle pèse 200 kil. on déduit le poids des cordes, plus on déduit 6 pour cent, on donne 2 kilog. par balle, on ajoute même 1 kilog. et on accorde l'intérêt de quatre mois et demi. Aux Etats-Unis, au contraire, on vend une balle de coton, elle pèse, coton, toile, cordes, tout ensemble 400 livres, c'est 400 livres de coton qu'il faut payer au prix stipulé, dans les trois jours, sans escompte, sans bonification, sauf comme dans tous les pays, le cas où la marchandise vendue ne *ressort* pas; dans l'espèce, le marché est résilié, ce qui au Havre n'a pas lieu; il y a réfaction, mais pas résiliation (1). (V. p. 632, 635.)

(1) Voici un usage, tel, au surplus, qu'il s'énonce au Havre : MM. Lacoste ont vendu à MM. Denevers, par l'entremise de M. Dupont, courtier, 100 balles coton Louisiane, qualité vue, reconnue et agréée par les acheteurs, au prix de quatre-vingts centimes et demi le demi-kilogramme, acquitté, avec faculté d'entrepôt, tare six pour cent, les balles seront livrées sur quatre cordes au moins, qui seront déduites, avec deux kilogrammes de don par balle pour pièces et bords, et un kilogramme de surdon aussi par balle, pour toute réfaction quelconque, si ce n'est pour les balles encore humides, dont l'avarie générale, réunie à la mouillure, s'é-

USAGES DE LA PLACE DU HAVRE.

—

Arrimage. — Les marchandises dangereuses doivent être chargées sur le pont et non dans la calc du navire (1).

Avis. — Le vendeur de coton doit communiquer loyale-

---

lèvera à douze kilogrammes et au-dessus ; dans le cas contraire, l'eau seule sera arbitrée.

Les corps étrangers et pepins en masse, découverts à la livraison, seront extraits.

Avant l'enlèvement de la marchandise, l'acheteur aura le choix en renonçant au surdon sur une ou plusieurs marques entières, de les faire arbitrer pour toutes choses, pièces et bords ordinaires exceptés.

Les conditions qui précèdent s'appliquent également aux cotons du Brésil, à cette différence près que la tare sera de quatre pour cent, et que le quantum nécessaire pour arbitrer l'avarie sera de cinq kilogrammes et au dessus, au lieu de douze kilogrammes.

Payable à trois mois quinze jours, sous la déduction de demi pour cent pour tenir lieu du quatrième mois, option d'escompte à demi pour cent par mois, en espèces ou en papier direct sur Paris, que les vendeurs pourront refuser, sans être tenus d'en déduire les mois.

La livraison devra avoir lieu dans les quinze jours, à dater du jour de l'achat, et le règlement devra être fait dans les vingt-quatre heures qui suivront la livraison ; laquelle, une fois commencée, devra être continuée sans interruption.

La marchandise une fois enlevée, il n'y aura plus lieu à aucune réclamation.

(1) Trib. de Comm. du Havre, 20 mai 1854.

ment à son acheteur tous les renseignements qu'il a concernant la marchandise vendue. Ainsi l'acheteur pourra en disposer en temps opportun (1).

Consignataire, frais de tente. — La Chambre de commerce est d'avis qu'en thèse générale, les frais doivent être supportés par celui à qui ils profitent; qu'ainsi lorsque pour établir le calcul du fret, il est nécessaire de peser la marchandise, c'est au capitaine à supporter les frais de tente et de pesée; lorsqu'au contraire le montant du fret se trouve établi par le connaissement, soit qu'il soit fixé à tant du colis, soit qu'il le soit à raison de tant la livre, poids d'envoi, alors le capitaine n'a aucun intérêt à ce que le poids soit constaté au Havre; il n'est tenu qu'à mettre les marchandises sur le bord du quai; et si, pour éviter aux divers réclamateurs la nécessité d'avoir un atelier de journaliers, le consignataire du navire se charge de faire peser tout le chargement, les frais doivent en être supportés par les réclamateurs. Quant aux frais de tente, en pareil cas, la Chambre est d'avis qu'ils ne peuvent être mis à la charge de la marchandise que dans le cas où il y aurait eu convention entre le capitaine et les chargeurs, et alors, il semblerait juste que ces frais de tente fussent supportés moitié par le navire et moitié par le chargement, parce que, d'une part, le navire y trouvera l'avantage d'être débarrassé plus tôt; et que de l'autre, la marchandise se trouvera protégée contre l'intempérie de la saison. (Voyez p. 632.)

---

(1) Trib. de comm. du Havre, 12 mai 1855; *J. H.*, 55-1-102; id., 11 mars 1856; *J. H.*, 56-1-87.

Le tribunal de commerce a adopté l'opinion de la Chambre.

Les consignataires de navires réclament des chargeurs 5 c. par tonneau, pour participation aux frais de signaux télégraphiques qui sont dus par chaque navire à son arrivée au Havre.

Délai. — Si des marchandises sont livrables dans un espace de temps déterminé compris entre deux dates, la faculté d'user de ce délai s'applique au vendeur exclusivement (1).

Délivrance.— Le capitaine qui, par sa faute n'a pu livrer la marchandise, doit le prix au jour où la délivrance aurait dû avoir lieu; si les marchandises ont été vendues il doit leur prix (2).

Frais. — Les frais extraordinaires du *séjour de la marchandise* sont dus au consignataire depuis sa disposition jusqu'à l'enlèvement (3). *Vide suprà*, Consignataire, p. 629.

Fret. — Pour le règlement du fret d'une marchandise non dénommée, on suit, pour la composition du tonneau servant de base au règlement, l'usage de la place (4). (Voyez *infrà*, Marchandises diverses.)

Marchandises diverses. — Le règlement du fret du frison

(1) Trib. de comm. du Havre, 12 mars 1844; *C. Nap. art.* 1134, 1135, 1158, 1159.

(2) Trib. de comm. du Havre, 29 novembre 1854; *J. H.*, 56-1-86 et 100.

(3) Trib. de comm. du Havre, 5 août 1856; *J. H.*, 56-1-188.

(4) Trib. de comm. du Havre, 30 avril 1855; *J. H.*, 55-1-88.

soie se fait au tonneau à 1 m. 44 c. et non au tonneau 400 kilog. Le tonnage s'entend toujours du poids brut, uf conventions contraires (1).

Les sucres venant d'Amérique se règlent au tonneau de 000 kilog., tare de douane, de vente, et non au tonneau de 000 kil. poids brut (2).

Ordre du vendeur. — L'acheteur doit toujours être nuni d'un bon du vendeur. Ainsi le vendeur n'est pas enu d'aller livrer lui-même personnellement la marchandise, mais alors les marchandises ne doivent pas se trouver déposées dans les magasins particuliers du vendeur, et la règle s'applique plus particulièrement aux marchandises livrables sur les quais, ou bien qui sont adjugées par vente publique (3).

Paiement. — Si les marchandises sont payables à 3 mois 15 jours, les mois se comptent dans leur entier et de date en date sans égard au nombre de jours dont ils sont composés. Les 15 jours doivent être comptés d'abord, et les mois ensuite (4).

Le terme du paiement dans les ventes à livrer ne com-

---

(1) Trib. de comm. du Havre, 18 janvier 1855; *J. H.*, 55-1-120.

(2) Trib. de comm. du Havre, 26 août 1854; Rouen, 6 mars 1855; *J. H.*, 55-1-38. Le tarif de la Chambre de commerce du Havre ne peut faire obstacle à l'usage contraire (tribunal de commerce du Havre), pourvu toutefois que les parties n'aient pas déclaré qu'elles s'en tiendraient au tarif. (*Vide infrà*, Tarif.)

(3) Trib. de comm. du Havre, 29 décembre 1856; *J. H.*, 57-1-5.

(4) Trib. de comm. du Havre, 21 septembre 1841, 31 mars 1845; *J. H.*, 2-1-315.

mence à courir que du jour de la marchandise livrée (1).

Planche. — Les jours de planche courent du jour de la mise à quai (2).

Privilége. — Le consignataire d'un navire qui a fait des avances sur le fret a privilége sur le navire et le fret pour le recouvrement de ses avances.

Il en est ainsi sutout lorsque les avances ont été faites en exécution d'une convention relative à la consignation du navire.

Suivant l'usage du Havre, pour s'assurer la consignation d'un navire, le consignataire peut faire des avances à l'armateur lorsque telle est, à l'origine, la convention intervenue entre eux.

Le consignataire du navire qui est en même temps réclamateur du chargement peut valablement se libérer du fret par anticipation aux mains de l'armateur.

Et les payements anticipés qu'il fait sont opposables aux tiers auxquels l'armateur aurait frété son navire, lorsque les chargeurs n'ont pas traité avec les affréteurs, mais avec le capitaine et les consignataires du navire au lieu du chargement, que les chargeurs et réclamateurs ignoraient l'existence de l'affrétement qui n'avait pas même été porté à la connaissance du capitaine, et que cet affrétement ne constituait qu'un contrat de nantissement éventuel.

Réfaction. — Une marchandise, alors même qu'elle présente une différence de qualité et non de nature *ou d'espèce*

(1) Trib. de comm. du Havre, 5 août 1843.

(2) Trib. de comm. du Havre, 29 octobre 1855.

ne peut donner lieu qu'à une réfaction (1). Cette réfaction doit être telle qu'elle indemnise suffisamment l'acheteur. Elle peut donc ne pas être seulement de la différence entre la marchandise livrée et à livrer; et en outre on ne pourrait faire accepter même avec réfaction une marchandise qui aurait subi déjà une bonification ou aurait été refusée précédemment (2).

Le vendeur qui a autorisé l'enlèvement de la marchandise ne peut exciper de cet enlèvement pour repousser la réfaction due. Le vendeur qui avait des doutes sur l'exactitude des échantillons, devait avant l'enlèvement faire opérer un échantillonnage contradictoire (3). (*Vide suprà*, Ordre du vendeur.)

Tarif. — Si les parties conviennent de prendre pour base un tarif, il doit être leur règle malgré tout usage contraire (4). (*Vide suprà*, p. 629.)

Tonnage. — Le tonnage au poids fixe pour diverses marchandises s'entend toujours du poids brut sauf conventions contraires (5).

Vendeur. — *Vide suprà*, Avis, p. 628.

Vente. — Dans une vente de sucres avec cette clause : exempts de plaques et d'avaries, les plaques et avaries

(1) L'usage est en effet, au Havre, que le vendeur offre la marchandise à l'acheteur dans l'état où elle arrive ou circule dans le commerce.

(2) Trib. de comm. du Havre, 11 mars 1856; *J. H.*, 56-1-89.

(3) Trib. de comm. du Havre, 29 décembre 1856; *J. H.*, 57-1-1.

(4) Trib. de comm. du Havre, 4 septembre 1855; *J. H.*, 55-1-169.

(5) Trib. de comm. du Havre, 18 janvier 1855; *J. H.*, 55-1-120.

existantes ne donnent lieu qu'à une bonification ou réfaction et non point à résiliation (1).

Voici, au surplus, la copie d'un extrait des usages du commerce du Havre publié pour les tares, réfactions, dons et termes accordés sur les marchandises, et complétant ce qui est déjà écrit, page 629.

Conditions.

Les marchandises se traitent au Havre, au terme de trois mois et au terme de quatre mois (2), suivant leur nature; plus quinze jours à partir du jour de l'achat.

Pour celles qui se vendent à trois mois quinze jours, le premier mois s'escompte à raison de 1/2 pour 100.

La livraison doit avoir lieu dans les quinze jours, à dater du jour de l'achat (3) et une fois commencée se continuer sans interruption.

Après le pesage et la livraison, toute réclamation devient nulle (4). Le vendeur est en droit d'exiger le paiement de la facture, dans les vingt-quatre heures qui suivent la livraison, en espèces ou en papier sur Paris au

(1) Trib. de comm. du Havre, 3 juillet 1824.

(2) Les mois doivent être pris dans leur entier et sans égard au nombre de jours dont ils sont composés; mais quand le terme a été porté à un nombre de jours déterminé, chacun des jours du mois doit être compté.

(3) Le jour de l'achat est celui de la date du marché, sauf quand la marchandise se vend à prendre à la tente; alors le terme ne part que du jour où le dernier colis est pesé.

(4) On perd tout recours après l'enlèvement de la marchandise. — Le vendeur a le droit d'exiger le paiement avant l'enlèvement.

pair, et peut refuser, sans en déduire les motifs, toute valeur qui ne serait pas à sa convenance.

Les paiements par anticipation jouissent d'un escompte de 1/2 pour 100 par mois.

Pour les marchés à livrer, le terme court seulement du jour de la livraison terminée, et le vendeur peut refuser tout paiement à valoir, avant le pesage et la livraison (1).

La commission d'achat est de 2 pour 100; de vente, 2 pour 100 (2).

Le ducroire, pour le terme énoncé ci-dessus, est de 1 pour 100.

---

(1) Au débarquement, le commerce est obligé de se livrer des *marchandises qui n'ont pas atteint un certain degré d'avarie*, et que la douane n'admet pas à être vendues publiquement; — il en résulte qu'on rencontre parfois des colis touchés d'avaries que l'acheteur est obligé de recevoir en se soumettant à l'arbitrage des courtiers. — La marchandise est vendue soit vue et agréée, soit conforme aux échantillons. Dans le premier cas, l'acheteur est sans recours pour différence de qualité; dans le second cas, un arbitrage de courtiers prononce la réfaction accordée sur le prix d'achat, s'il se trouve une différence à la livraison. L'acheteur est tenu d'accepter la réfaction prononcée.

Dans les marchés à livrer, on traite marchandise *loyale* et *marchande*, et l'acheteur paraît avoir le droit de refuser de se livrer si les experts reconnaissent que la marchandise ne ressort pas à cette désignation. — Ce point n'est cependant pas positivement établi, et quelques courtiers pensent que l'acheteur est obligé de se livrer avec réfaction à dire d'arbitres.

(2) La commission d'achat, de présence, est *généralement* de 1 pour 100.

Le courtage sur marchandises, achat ou vente, est de 1/4 pour 100 pour l'acheteur, et de 1/4 pour 100 pour le vendeur (1).

La négociation de valeurs sur l'étranger supporte 5/8 pour 100 pour provision et courtage.

La commission d'acceptation de traites, payables dans Paris, est de 1/2 pour cent (2).

La commission d'assurance est de 1/3 pour 100.

Le courtage d'assurance est de 7 1/2 pour 100 sur la prime, payables par les assureurs.

On vend les denrées coloniales, les cotons, les teintures, les drogueries, les cuirs, les métaux, etc., etc., par 50 kilogrammes ou par demi-kilogramme. — Les tabacs d'Amérique (3), par 100 kilogrammes. — Les grains étrangers, par hectolitre (4); les blés du pays par sac de 200 kilogrammes. — La graine de lin à semer et la farine d'A-

---

(1) Il est dû au courtier, par le vendeur, pour les marchandises vendues publiquement soit avariées, soit en état sain, *un demi pour cent*. Ces marchandises se vendent à deux ou trois mois, dans les quinze jours, selon les conditions lues par le courtier au moment même de la vente. Tous les frais de vente publique sont à la charge des vendeurs, l'acheteur n'a à payer que *un pour mille* aux pauvres. Les acheteurs étrangers sont tenus de se faire représenter dans les ventes publiques. La livraison se fait par lots, en suivant les numéros d'ordre du catalogue.

(2) Le courtage sur les négociations et effets de commerce est de 1/8 pour cent pour le cédant, 1/8 pour 100 pour l'acheteur.

(3) Les tabacs de toute provenance se vendent par *100* k.

(4) En réalité, aux 200 kilogrammes.

mérique, par baril. — Les spiritueux, à la velte (1) (7 litres 61.) — Les cornes et quelques peaux de mégisserie, par 104 pièces. — Un tarif spécial indique les autres conditions (2).

L'extrait auquel nous avons emprunté les conditions ci-dessus énoncées indique ensuite les marchandises qui se vendent à quatre mois et tare nette, et la réfaction sur diverses marchandises, le tarif d'estimation pour la vidange des huiles, etc., etc.

---

(1) En réalité, à l'hectolitre.

(2) Toutes les marchandises doivent se peser au demi-kilogramme à la vente, il y a exception pour les barriques de sucre, les fanons de baleine en pesées au-dessus de 500 k., les bois de teinture, etc., etc. Le plateau qui porte la marchandise doit toucher à terre deux fois.

Pour toutes les marchandises qui sont à l'entrepôt, soit réel, soit fictif, l'acheteur se réserve la faculté de prendre à l'entrepôt. Pour celles dont le prix est fait à l'acquitté, s'il lui convient de les laisser à l'entrepôt, le vendeur n'est tenu de lui bonifier que son poids d'entrée en douane, et non le poids reconnu à la livraison, dans le cas où il se trouverait un excédant. Cette bonification se fait au droit que le vendeur aurait eu à payer. Il est aussi d'usage que, sur les marchandises dont le droit est très-élevé, tels que le sucre, le café, etc., le vendeur bonifie sur la facture un tiers pour cent pour le receveur principal des douanes, sur le montant du droit déduit. La commission au receveur ne s'ajoute aux droits à déduire de la facture, que sur les sucres bruts des Antilles françaises.

Le prix de vente s'établit à l'acquitté pour les cafés, excepté ceux de provenance étrangère ; pour la cochenille, le bois d'acajou, le sucre étranger et la plus grande partie des articles de droguerie, le prix de vente se fait en entrepôt.

USAGE DE LIVERPOOL.

—

Clause d'agrément. — L'acheteur qui a payé le prix d'huile non agréée a le droit de la faire vendre aux enchères publiques pour compte de qui il appartiendra, mais préalablement il a dû faire constater par des courtiers la mauvaise qualité de la marchandise ou la non conformité à l'échantillon; en outre, il a dû avertir le vendeur d'être présent à la vente, afin que ce dernier ait le temps d'opter pour la résiliation du marché (1).

USAGES DE LA PLACE DE MARSEILLE.

—

Accons. — Les frais d'accons pour l'envoi de la marchandise à bord sont supportés par le chargeur (2).

Assurance. — Le seul fait du naufrage constitue la perte

(1) Anvers, 15 mars 1856; *J. A.*, 56-1-107.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 28 décembre 1847; *J. M.*, 50-1-76.

légale à la charge de l'assureur, quel que soit le résultat du sauvetage (1).

En traitant du Délaissement et de la Perte des trois quarts, nous avons combattu cette doctrine suivant les conventions spéciales de quelques polices. Notre opinion se trouve d'ailleurs confirmée par l'arrêt de cassation, ch. des req. du 27 juillet 1857.

L'indication du précédent capitaine ayant pour effet, sur la place de Marseille, de mieux faire connaître le navire aux assureurs, il n'y a donc pas réticence dans l'indication du nom de l'ancien capitaine au lieu du capitaine actuel (2).

Capitaine. — Le capitaine a satisfait à ses obligations lorsqu'il a traité avec des acconniers pour effectuer, à sa place, le débarquement (3).

Charte partie. — La condition de la charte partie qui met à la charge de la cargaison les frais d'accons et de porte-faix, est exclusive de l'obligation imposée par les usages de la place au capitaine de mettre la marchandise à quai; les jours de planche, stipulés pour le déchargement, doivent dès lors courir pour le capitaine du jour où il est prêt à décharger (4).

Si la charte partie met à la charge de la marchandise les frais qui la concernent, et à la charge du navire ceux qui lui sont propres, le capitaine doit supporter les frais de

(1) Trib. de comm. de Marseille, 14 mai 1856; *J. H.*, 2-173.

(2) Trib. de com. de Marseille, 26 décembre 1856; *J. H.*, 57-2-89.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 30 juin 1853; *J. M.*, 53 1-356.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 9 mars 1853, *J. M.*, 53-1-258.

mise à quai de la marchandise (1). (*Vide suprà*, Capitaine, et *infrà*, Frais du chargement. — Planche.)

Commission. — Le courtier ne peut exiger une commission, si l'ordre n'a pas été entièrement rempli, ou s'il a été retiré avant l'accomplissement du mandat (2). *Vide infrà*, Déchet.)

Celle de 2 pour 100, au profit du commissionnaire, n'a lieu que s'il a fait la vente; il peut lui être dû une rémunération pour ses peines et soins, la vente n'ayant pas eu lieu par cas fortuit (3).

Contre-surestaries.—Les contre-surestaries doivent être fixées à un quart en sus de la somme convenue pour les surestaries; le droit du capitaine ne s'exerce que par rapport au taux déjà convenu et non au taux d'usage (4).

Le taux de la place en détermine le tarif (5). (*Vide infrà*, Planches; Staries; Surestaries.)

Les contre-surestaries sont, comme on le voit, des dommages-intérêts en sus des surestaries convenues, qui, elles-mêmes, sont l'indemnité fixée après les staries d'usage.

Déchargement. — Le délai du déchargement peut être étendu et les surestaries restreintes eu égard à la portée du navire et à la composition du chargement (6)

(1) Trib. de com. de Marseille, 21 décembre 1855; *J. M.*, 56-1-51.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 7 décembre 1854; *J. M.*, 54-1-343.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 14 janvier 1850; *J. M.*, 50-1-107.

(4) Trib. de comm. de Marseille; *J. M.*, 56-1-346.

(5) Trib. de comm. de Marseille, 28 juillet 1853; *J. M.*, 53-1-334.

(6) Trib. de comm. de Marseille, 16 mars 1855; *J. M.*, 55-1-100.

Le délai de 15 jours ouvrables, pour le déchargement d'un navire jaugeant plus de 100 tonneaux, n'est point applicable à un navire dont la jauge s'élève à 1,713 tonneaux (1).

Déchet. — S'il s'agit de vente d'os de bétail, une bonification de 12 pour 100 doit être accordée à l'acheteur sur les os charnus distingués des os qui sont bons (2).

Le droit de courtage pour la vente des déchets de soie se règle, non par le tarif, mais par l'usage qui accorde au courtier 5 c. par kilogramme (3). (*Vide infrà*, Fret.)

Délai.—Si le navire porte moins de 100 tonneaux, et que rien n'ait été convenu, le délai pour le chargement est de 8 jours ouvrables; le délai de la mise à quai ne compte pas dans ce délai (4). (*Vide infrà*, Jours ouvrables.)

Estivage. — La dépréciation, que l'estivage fait subir aux cotons, est à la charge du capitaine, puisque ce dernier profite de l'estivage en se procurant un surcroît de fret (5).

Frais. — Le consignataire d'une cargaison de la Havane doit supporter tous les frais de pesage pour la reconnaissance du poids en douane; le capitaine ne doit pas supporter la moitié de ces frais (6). (*Vide infrà*, Porte-faix.)

Fret. — Si la marchandise doit être délivrée sous palan, et le fret réglé sur le poids délivré, le pesage a lieu à quai

(1) Trib. de com. de Marseille, 11 février 1856; *J. M.*, 56-1-63.
(2) Trib. de com. de Marseille, 4 janvier 1850; *J. M.*, 50-1-119.
(3) Trib. de com. de Marseille, 20 octobre 1854; *J. M.*, 54-1-376.
(4) Trib. de com. de Marseille, 13 juillet 1854; *J. M.*, 54-1-286.
(5) Trib. de comm. de Marseille, 6 août 1847; *J. M.*, 48-1-14.
(6) Trib. de comm. de Marseille, 30 juin 1853; *J. M.*, 53-1-356.

par la douane, et le fret est réglé sur le nombre de tonneaux déterminés par cette administration (1).

La tolérance accordée à l'acheteur pour certains déchets ne peut entraîner aucune réfaction sur le fret dû au capitaine (2).

Graines. — Le vendeur ne peut critiquer un rapport d'experts, parce que parmi les graines d'une certaine provenance ils ont écarté comme corps étrangers des graines pouvant produire de l'huile (3).

Huiles. — Dans la vente d'huile le prix n'en est dû qu'après que les jaugeurs ont réduit sur le brut tout ce qu'ils reconnaissent n'être pas de la qualité convenue (4).

Jours ouvrables. — En l'absence de toute stipulation pour les jours de planche, le délai pour le déchargement des navires est fixé au-dessous de 100 tonneaux à 8 jours ouvrables, le jour de la mise à quai ne comptant pas dans ce délai (5). (*Vide suprà,* Déchargement; Délai, p. 640, 641.)

Palan. — Le consignataire, obligé de recevoir la marchandise sous palan, doit faire conduire les chalands à quai au fur et à mesure qu'ils sont pleins et y établir à ses frais des gardiens (6).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 4 juillet 1851; *J. M.*, 51-1-303.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 16 septembre 1850; *J. M.*, 50-1-185.

(3) Trib. de com. de Marseille, 16 janvier 1851; *J. M.*, 51-1-108.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 22 mai 1851; *J. M.*, 51-1-66.

(5) Trib. de comm. de Marseille, 17 octobre 1850; *J. M.*, 50-1-22.

(6) Trib. de com. de Marseille, 11 juillet 1850; *J. M.*, 50-1-244.

Planche (jours de). — Le capitaine ne peut être tenu de requérir la nomination d'un tiers consignataire pour faire courir les jours de planche, mais le capitaine doit mettre les porteurs de connaissements en demeure, et l'usage de la place prescrit en ce cas l'emploi du journal. Les jours de planche sont imputés dès le lendemain de la première annonce (1). (*Vide infrà*, Staries; Surestaries; et *suprà*, Contre-surestaries, p. 640.)

En l'absence de toute convention spéciale, les jours de planche ne courent que du lendemain du jour où le capitaine a abordé le quai (2).

Poids. — Le capitaine n'a pas le droit de contraindre les chargeurs à accepter, dans les connaissements, des réserves inusitées sur la place où il prend les marchandises qu'il charge à son bord (3).

D'après les usages de Marseille, les seules réserves usitées sur cette place sont les clauses *que dit être* ou *poids et qualité inconnus*.

Le chargeur à Marseille est donc fondé à refuser des connaissements dans lesquels le capitaine veut insérer la clause *ne répondant pas de la mesure*; et, par suite, le ca-

---

(1) Trib. de com. de Marseille, 1er octobre 1856; *J. M.*, 56-1-276.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 8 juillet 1851; *J. M.*, 51-1-283.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 10 novembre 1856; *J. M.*, 57-2-216.

Le chargeur n'a pas le droit non plus de contraindre le capitaine à accepter dans les connaissements des clauses inusitées. Le tribunal de commerce de Marseille l'a ainsi décidé par un jugement du 3 avril 1850. (*J. M.* t. XXIX, 1re partie, p. 95.)

pitaine ne peut réclamer contre lui de dommages-intérêts pour les retards que ce refus lui a fait éprouver quant au départ de son navire (1).

Porte-faix.—Les frais de porte-faix pour le pesage effectué au débarquement des navires venant du Levant, se partagent entre le consignataire et le destinataire (2).

En matière de chargement de plomb, les frais de porte-faix qui sont employés au pesage sont à la charge des consignataires; le capitaine qui use du droit du pesage public ne supporte que la demie des frais du peseur et non ceux des porte-faix (3).

Lorsque la charte partie stipule que le déchargement aura lieu suivant les usages de la place, c'est au porte-faix du consignataire du navire qu'il appartient de faire procéder au pesage de la marchandise (4).

Réfaction. — Dans la vente de marchandises disponibles (blé par exemple), la livraison et la réception, sous réserve, impliquent la faculté de nommer des experts pour vérifier si la marchandise est conforme aux conventions des parties, et fixer une bonification ou réfaction s'il y a lieu (5).

Rupture de voyage. — Il n'y a pas rupture de voyage de

(1) La clause *ne répondant pas de la mesure* est cependant employée dans les connaissements sur plusieurs places.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 21 janvier 1856; *J. M.*, 56-1-54.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 21 mai 1856; *J. M.*, 56-1-247.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 28 juillet 1853; *J. M.*, 53-1-334.

(5) Aix, 20 novembre 1856; *J. M.*, 57-2-25.

part du capitaine dont le navire, expédié de Syrie à
rseille, s'arrête dans un ou plusieurs ports de la côte
ur y compléter son chargement au lieu de venir directe-
ent à destination (1).

Staries. — Le capitaine qui doit débarquer sa marchan-
se à quai a droit aux staries du jour où il a pris place à
ai (2).

Le délai d'usage de la place pour les staries, et qui com-
ence du jour où le navire a pris place à quai, ne peut
'appliquer aux navires chargés de sucre, dont le déchar-
ement s'effectue toujours sur hottes et accons (3).

Si une charte partie stipule que les jours de planche
ourent de l'entrée du navire en libre pratique, et que le
apitaine se conformera aux usages du lieu où doit s'opérer
e déchargement, c'est de l'entrée du navire que doivent
ompter les staries, et non pas seulement du jour de la
nise à quai (4).

Surestaries. — Si rien n'a été convenu pour les sures-
taries, l'acheteur ne doit, en cas de retard pour le débar-
quement, que les surestaries d'usage et non celles dont un
consignataire peut être tenu envers le capitaine (5).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 13 septembre 1853; *J. M.*, 54-1-51.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 14 février, 23 mars, 23 avril 1855; Aix, 22 juin 1855; *J. M.*, 55-1-222.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 28 mars 1853; Aix, 22 juin 1855; *J. M.*, 55-1-122.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 13 et 14 février 1856.

(5) Trib. de com. de Marseille, 7 septembre 1852; *J. M.*, 54-1-53.

En l'absence de toute stipulation entre le capitaine et le consignataire de la cargaison, le taux des surestaries à payer par ce dernier est fixé à 50 pour cent par tonneau de jauge du navire par chaque jour de retard dans le déchargement (1).

Le capitaine doit provoquer dès le lendemain des staries la tierce consignation des marchandises, quand le consignataire ne s'est pas fait connaître (2). (*Vide suprà*, Planche (jours de). p. 643.)

Le consignataire qui effectue en 22 jours le déchargement d'un navire de 1713 tonneaux n'est pas en faute, et dès lors n'est point passible de surestaries (3).

Le capitaine ne peut réclamer des surestaries pour le nombre de jours pendant lesquels il a tardé à se faire délivrer le permis de débarquement (4). (*Vide* Contre-surestaries, p. 640.)

Vente. — Le contrat de vente n'est définitif entre les parties que s'il y a, suivant l'usage, agrément de la part de l'acheteur ; le bordereau du courtier n'a donc aucune influence (5).

Si, en matière de vente de marchandises disponibles, la vente n'a pas été conçue avec la condition de se

(1) Trib. de comm., 7 février 1854 ; *J. M.*, 56-1-275.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 13 janvier 1856 ; *J. M.*, 56-1-59.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 11 février 1856; *J. M.*, 56-1-61.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 1er juillet 1849 ; *J. M.*, 49-1-234.

(5) Trib. de comm. de Marseille, 26 janvier, 2 mars 1849; *J. M.*, 49-1-38 et 41.

st agréé, la faculté d'agrément est toujours sous-entendue (1).

Dans les marchés de 3/6 à livrer ou disponibles, la différence des degrés en moins ne donne pas lieu à résolution mais bien à une réfaction proportionnelle qui est réglée au profit de l'acheteur au double des degrés manquants (2).

S'il s'agit de blés disponibles à bord d'un navire et qu'il y ait avaries, on doit accorder seulement une bonification à l'acheteur; ce dernier ne peut demander la livraison du blé d'un autre navire et le vendeur ne pourrait non plus l'imposer (3).

La vente des cotons des Etats-Unis qui se fait sur la place de Marseille, vu et agréé franc d'avaries et mouille, ne donne lieu néanmoins en cas d'avaries qu'à des bonifications au profit de l'acheteur et non à une résiliation (4).

Cette bonification se régle, sans frais, par le courtier qui a été chargé de la vente.

Les cuirs du Paraguay sont acceptés comme cuirs de Buénos-Ayres (5).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 25 janvier 1849; *J. M.*, 40-28-41.

(2) Aix, 14 juin 1855; *J. M.*, 55-1-195.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 6 juillet 1855; *J. M.*, 55-1-231.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 27 mai 1856; *J. M.*, 56-1-188.

(5) Trib. de comm. de Marseille, 24 avril 1856; *J. M.*, 56-1-35.

USAGE DE PERNAMBUCO.

—

Prix du transport. — Le transport des marchandises à bord est à la charge du navire (1).

USAGE DE PHILADELPHIE.

—

Marques. — Les empreintes au pinceau ou à la brosse doivent servir à déterminer la qualité des marchandises soumises au contrôle des inspecteurs (2).

USAGE DE LA PLACE DE ROUEN.

—

Le plus souvent, à Rouen, on traite suivant l'usage du Havre, ce dernier étant fixe ; mais aussi il arrive qu'on lui apporte des modifications : on se guide donc suivant cet usage, mais il ne fait pas loi.

(1) Trib. de com. de Marseille, 12 décembre 1855; *J. H.*, 56-1-41.
(2) Trib. de comm. du Hâvre, 21 mars 1854; *J. H.*, 54-1-133.

VŒUX DES CONSEILS GÉNÉRAUX (1856) (1).

§ 1er. — INSCRIPTION MARITIME.

Sommaire.

Quartiers et sous-quartiers maritimes.—Accroissement de l'inscription. Demande d'un médecin permanent dans l'île de Groix.

Calvados. — Le conseil émet le vœu que le syndicat de Courseulles soit érigé en sous-quartier d'inscription maritime.

Finistère. — Le conseil appelle de nouveau la plus sérieuse attention de M. le Ministre de la marine sur les questions relatives à l'accroissement de l'inscription maritime. Il sollicite de tous ses vœux une loi qui rattache de nouveau au système des classes les mariniers des fleuves et des rivières, que des dispositions successives sont venues y soustraire, aux dépens des intérêts de la population du littoral.

Le conseil émet aussi le vœu que la proportion entre les marins du recrutement et ceux provenant de l'inscription maritime, soit modifiée de façon à soumettre, sur une plus grande échelle, les engagements des marins volontaires.

Prenant en considération la prière de la population de l'île d'Ouessant, le conseil émet le vœu, dans le double but de soulager les malades et d'instruire les enfants, que M. le Ministre de la marine pourvoie à l'établissement de deux sœurs de charité dans cette localité.

Manche. — Le conseil émet le vœu que le quartier de

---

(1) Voyez page 655 *in fine*.

Granville soit attaché à l'arrondissement maritime de Cherbourg.

Morbihan. — Le conseil général s'associe au vœu émis par le conseil d'arrondissement de Lorient, pour qu'un médecin appartenant à l'administration de la marine soit, comme à Ouessant, fixé d'une manière permanente dans l'île de Groix, qui compte 1,200 marins inscrits, et qui a fourni dans la dernière guerre 500 marins de levée.

Vendée. — Le conseil émet le vœu que l'Ile-d'Yeu soit élevée au rang de quartier maritime et ne relève plus du quartier des Sables-d'Olonne.

§ 9. — PÊCHE MARITIME.

Sommaire.

Révision du règlement sur la pêche côtière. — Adjonction des douaniers aux gardes-pêche pour surveiller l'exécution des règlements. — Primes à l'exportation de la sardine. — Remplacement des gardes-pêche par des officiers inspecteurs. — Incinération du goëmon. — Coupe des varechs. — Parcs d'huîtres. — Assimilation des pêcheurs français aux pêcheurs anglais. — De la prohibition de certaines pêches.

Charente-Inférieure. — Le conseil sollicite la révision du règlement sur la pêche côtière.

Côtes-du-Nord. — Le conseil renouvelle énergiquement les vœux suivants :

1° Qu'on lève la prohibition par suite de laquelle la pêche du homard ne peut avoir lieu que pendant une partie de l'année ;

2° Qu'il soit procédé à une enquête dans le but de con-

stater si l'intérêt général exige le maintien des mesures sévères prises contre les pêcheurs de nos côtes;

3° Qu'une prime soit accordée à l'exportation de la sardine;

4° Que l'article 463 du Code pénal puisse être appliqué d'une manière facultative dans le cas de contravention aux règlements;

5° Qu'une étude sérieuse soit faite afin de savoir si la coupe du goëmon poussant au large peut être permise pendant toute l'année, ou doit être interdite, pendant plusieurs mois, dans les îles ou îlots;

6° Que l'arrondissement maritime de Brest soit soumis à une législation uniforme.

Il exprime le vœu que les douaniers soient, concurremment avec les gardes-pêche, chargés de la surveillance de l'exécution des règlements sur la pêche côtière.

Finistère. — La pêche de la sardine, qui fait vivre sur nos côtes 25 à 30,000 personnes, et qui présente à l'inscription maritime une ressource de plus de 8,000 matelots aguerris, mérite qu'on s'impose des sacrifices pour la soutenir et la faire prospérer.

Le conseil espère que sa voix sera entendue, et que l'allocation d'une somme pour l'exportation de ses produits viendra relever cette intéressante industrie qui menace de succomber, au grand préjudice des malheureuses populations du littoral et de l'inscription maritime.

— Les officiers qui commandent les côtres ou péniches préposés à la surveillance de la pêche des huîtres et du poisson ne conservent que deux années leurs fonctions.

Cette période est trop courte pour la bonne organisation du service. Le conseil pense qu'il serait préférable de confier ce service à des officiers en retraite, qui rempliraient les fonctions d'inspecteurs des pêches.

— Le conseil demande que l'incinération du goëmon de coupe et d'épave ne puisse avoir lieu que sur la demande des conseils municipaux, et après une enquête administrative dirigée par l'administration départementale, afin de constater que les intérêts de l'agriculture ne peuvent en souffrir.

— Le conseil émet le vœu qu'il soit permis aux cultivateurs des bords de la mer de ramener et transporter, avec bateaux sans voiles, les goëmons qui leur sont abandonnés par le décret du 4 juillet 1853, dans les limites des grèves soumises aux règlements pris par les communes, conformément à ce décret.

Il émet également le vœu que les maires des communes du littoral soient autorisés à établir, les jours fixés pour la coupe du goëmon, des canots de sauvetage montés par d'anciens marins non inscrits maritimes, et sans condition de rôle d'équipage, sous la condition expresse que lesdits bateaux ne serviront exclusivement qu'au sauvetage des personnes exposées et ne contribueront point à la pêche du varech.

Ille-et-Vilaine. — Le conseil, vivement ému des souffrances causées à la population maritime du département, par l'application des lois de 1851 et 1852 sur la navigation maritime et la pêche côtière ; convaincu que le défaut d'approvisionnement des marchés en poisson, et le prix élevé de cette denrée de première nécessité, sont la conséquence

de l'application de ces lois, émet le vœu qu'elles soient révisées dans le plus bref délai.

Manche. Le conseil presse de ses vœux le prompt achèvement des enquêtes commencées concernant la pêche côtière, la coupe des varechs et les parcs à huîtres.

Morbihan. — Le conseil demande que les nombreuses et justes réclamations formées par les populations riveraines des côtes, dont la pêche est le principal et souvent l'unique moyen d'existence, contre l'excessive rigueur apportée à l'exécution du décret du 25 avril 1853, soient prises en sérieuse considération par le Gouvernement.

Pas-de-Calais. — Le conseil demande de nouveau avec les plus vives instances que le règlement du 6 juillet 1853, sur la pêche côtière, soit mis en harmonie avec la convention du 2 août 1839, conclue entre la France et l'Angleterre, afin que les pêcheurs français soient mis sur le pied de l'égalité avec les pêcheurs anglais, relativement à la distance de la laisse de basse mer, dans laquelle doit s'exercer la pêche à la drège et au chalut.

Somme. — Le conseil d'arrondissement d'Abbeville avait émis, avec la plus vive instance, le vœu que la pêche, dite pêche à pied, dans la baie de Somme, continuât d'être autorisée tout au moins pour les femmes, en l'absence de leurs maris, les veuves, les enfants des marins, et pour tous ceux que l'âge ou les infirmités empêchent de se livrer à la navigation. Avant que ce mode de pêche fût prohibé, des familles entières de marins y trouvaient des moyens d'existence dont elles sont aujourd'hui privées.

Le conseil général passe à l'ordre du jour sur cette

question, en priant M. le préfet de vouloir bien l'étudier.

Vendée. — Le conseil émet le vœu que la coupe du goëmon de rive et sur les rochers soit fixée du 15 juin au 31 mars, et non pas du 15 août au 31 mars, ainsi que le porte le décret du 11 juillet 1852, parce que, dans l'état actuel, les habitants du littoral ne peuvent pas en faire emploi en saison convenable. Il émet aussi le vœu que cette récolte soit permise la nuit, et que le goëmon qui vient à la côte puisse être ramassé en tout temps et à toute heure.

— Le conseil demande de nouveau la révision de la loi sur la pêche côtière. Cette loi lèse une foule d'intérêts; la suppression des douves ou marais à poissons a porté atteinte au droit de propriété; il en demande le maintien, parce que c'est une branche la plus importante de la pisciculture, et qui offre de grands avantages à la consommation publique.

— Le conseil demande que la pêche des chevrettes soit permise la nuit, et que celle des homards puisse avoir lieu en tout temps; la population du littoral éprouve le plus grand préjudice de la prohibition existante dans ce moment.

§ 3. — VOEUX DIVERS.

Sommaire.

Arsenaux maritimes.— Fonderie de canons de Nevers.—Hydrographie.

Corse. — Le conseil général, s'associant au désir expri-

mé par le conseil d'arrondissement, émet le vœu pour l'établissement, dans le golfe d'Ajaccio, d'un arsenal maritime industriel. L'accès facile du golfe d'Ajaccio, la sûreté de ses mouillages, son admirable position au sein de la Méditerranée, le voisinage de riches forêts, sont autant de conditions favorables pour la réalisation de ce projet, qui se recommande d'ailleurs à la sollicitude du Gouvernement par des considérations d'un ordre plus élevé. Le conseil saisit cette occasion pour appeler la bienveillante attention du Gouvernement sur l'ouvrage remarquable par lequel M. Roux, officier de marine, a démontré la possibilité et les avantages considérables d'un arsenal, entrepris sur de larges bases aux environs de la ville d'Ajaccio.

Nièvre. — Le conseil appelle de tous ses vœux et demande, avec la plus vive instance, la prompte conclusion d'un arrangement entre l'administration de la guerre et celle de la marine pour la mise en activité de la fonderie de canons à Nevers.

Pyrénées Orientales. — Le conseil réitère le vœu qu'une école d'hydrographie soit établie à Port Vendres, dont l'importance commerciale prend tous les jours plus d'extension.

— En 1855, et dans les années qui ont précédé, des vœux analogues ont été émis par les conseils généraux; on en trouvera l'expression dans l'ouvrage publié annuellement par M. Dupont, éditeur, sous le nom de *Vœux des Conseils généraux*.

— On sait aussi qu'on s'occupe en ce moment d'un Code de justice militaire pour l'armée de mer.

BIBLIOGRAPHIE.

Les auteurs qui ont traité des assurances ou du droit maritime (1) et qu'on peut consulter avec fruit, sont :

Alauzet. *Traité des Assurances*. 2 vol. in-8.

Anthoine de Saint-Joseph. *Codes étrangers sur les assurances et le droit maritime.*

Azuni. *Système universel des principes du droit maritime de l'Europe*, traduit de l'italien. 2 vol. in-8.

Bajot et Poirré. *Annales maritimes et coloniales ou revue des lois et ordonnances, règlements et décisions ministérielles, mémoires, observ.*, etc. 1816, 1847, 104 vol. in-8.

Beaussant. *Code maritime ou loi de la marine marchande*. 2 vol. in-8.

Beautemps. *Nouveau Manuel du capitaine au long cours et du maître au cabotage*. In-4.

Bécane sur Valin.

Benecke (William). *Traité des principes d'indemnité*, en matière d'assurances maritimes et de grosse aventure sur navires et marchandises. 2 vol. in-8.

Blanchard. *Répertoire chronologique par ordre de matière des principales lois*, etc. relatives à la marine. 1551, 1843, 1844, in-8.

---

(1) Nous ne mentionnons ici que pour mémoire les principaux auteurs qui ont écrit sur les assurances terrestres, *Alauzet*, *Boudousquié*, *Grun et Joliat*, *Merger*, *Persil*, *Pouget* (*Louis*) (Dictionnaire des Assurances terrestres, 1855, deux forts volumes grand in-8), *Quenault*.

Boucher. *Consulat de la mer ou Pandectes du droit commercial et maritime.* 1808, 2 vol. in-8.

Boulay-Paty. *Droit commercial.* 4 vol. in-8. Cet auteur a aussi mis en rapport avec le nouveau Code de commerce et la jurisprudence le *Traité des assurances et des contrats à la grosse*, par Emérigon, suivi d'un vocabulaire des termes de marine.

Caumont. *Dictionnaire universel de droit commercial et maritime.* M. Caumont a annoncé à la fin de cet ouvrage la *Jurisprudence maritime*, recueil devant être trimestriel.

Chasseriau. *Précis historique de la marine française sur son organisation et ses lois.* 1845, 2 vol. in-8.

Clariond, Aicard et Segond. *Journal de Jurispr. comm. et marit. de Marseille*, en cours de publication (36e année.)

Conseils généraux (vœux des), publiés par M. Dupont, ve *Marine.*

Dalloz. Vo *Droit maritime.*

De Clercq et de Vallat. *Des Consuls.*

Delaborde. *Traité des avaries particulières sur les marchandises*, dans leurs rapports avec le contrat d'assurance maritime. In 8.

Delehaye à Anvers. *Études de géograhie maritime.*

Derché. *Décret, loi disciplinaire et pénale pour la marine marchande, du 24 avril 1852; Doctrine et Jurisprudence du département de la marine.* 1856, in-8.

Desaint. *Recueil des lois relatives à la marine et aux colonies.* 1799, 1809, 18 vol. in-8.

Dubernad. *Traduction et commentaire de l'ouvrage* de Benecke cité plus haut. In-8.

Duchesne. *Manuel commercial et administratif du capitaine au long cours.* In-8.

Duverdy et Pistoye. *Des prises maritimes*; voy. aussi Dufour *(Droit administratif*, t. VII.)

Emérigon. Voyez *suprà*, Boulay-Paty.

Estrangin (Pothier). *Traité du contrat d'assurance* de Pothier. 1810, in-8.

Frémery. *Études de droit commercial.*

Gardat. *Marine marchande*, décret disciplinaire et pénal du 24 mai 1852, expliqué et suivi d'un formulaire complet à l'usage des tribunaux maritimes de commerce et des capitaines de navires, 1854, in-8.

Giraudeau. *Traité des assurances marit.* 1841, in-8.

Goubeau. *Mémorial de Jurisprudence commerciale et maritime.* In 8. (En cours de publication à Bordeaux.)

Guerrand. *Jurisprudence commerciale et maritime du Havre.* (Recueil mensuel en cours de publication, 4e année.)

Haghe (F.-G.), avocat et Fl. Cruysmans, *Courtier d'assurances à Anvers. Commentaire sur la police maritime d'Anvers*, précédé d'un exposé des principes généraux du contrat d'assurance maritime. In-8.

Hautefeuille. *Législation criminelle maritime.* 1839, in-8. — *Code de la pêche maritime.* 1844, in-8. — *Des droits et devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime.* 1848, 1849, 4 vol. in 8. — *Marine marchande*, décret disciplinaire et pénal du 24 mars 1852, expliqué et commenté. In-8.

Horson. *Questions de droit sur le Code de commerce.*

Kuricke. *Diatribe de assec.* 1 vol. in-4. Hamburgi, 1667.

Lafond de Lurcy. *Guide général des assurances maritimes et fluviales.* In 8. (Nouvelle édition.)

Laget de Podio. *Questions d'assurances maritimes, Du parfait capitaine.* 2 vol. in-8.

Lebir. *Des armateurs et des propriétaires de navires.* In-18. On peut aussi consulter très-utilement les *Annales de droit commercial* du même auteur.

Lemonnier. *Commentaire sur les principales polices maritimes usitées en France.* 2 vol. in-8.

Loccenius. *De jure maritimo,* 1 vol. in-8, et le *Fasciculus* de Heineccius.

Locré. *Esprit du Code de commerce.* Voyez le commentaire de cet auteur sur la partie des assurances et des contrats du droit maritime.

Luchesi Pally. *Principes du droit maritime,* traduit de l'italien. 1842, in 8.

Morel. *Manuel de l'assuré.* In-8. *Encyclopédie commerciale et maritime*, dictionnaire universel de commerce et de géographie maritime (sous presse.)

Nicolas Magens, négociant. *Essai sur les assurances.* 2 vol. in-4. Londres, 1755, etc., etc.

Ortolan (Th.) *Règles internationales et Diplomatie de la mer.* 3e éd., 2 vol. in-8.

Pardessus. Dans ses ouvrages sur le *Droit commercial,* cet auteur parle avec assez d'étendue des assurances terrestres et maritimes.

Il en est de même dans l'ouvrage de M. Vincens, *Législation commerciale.*

Voyez aussi Pothier.

Prugnaud. *Législation et administration de la marine.* 1850, 1851, 1852, 3 vol. in-8-

Q. Weilsen ou Weytsen, *de Avariis*. In-12.

Réglement général pour la Chambre d'assurances, du 4 décembre 1671. Paris, 1671, in-4.

Rimbaud. *Études sur la législation et l'administration maritime.* 1851, in-8.

Sebire et Carteret. *Encyc. du Droit*, vº Assur. maritimes.

Sibille. *Traité de l'abordage.* In-8. On trouve dans cet ouvrage des points de doctrine qui intéressent l'assureur et l'assuré.

Stypmannus. *Jus maritimum.*

Vaucher. *Polices d'assurances maritimes.* In-4.

Voyez aussi le *Guidon de la mer*, dans la collection intitulée : *Us et coutumes de la mer*, par Cleirac.

Voyez encore les jugements ou rôles d'Oléron; l'ordonnance de Wisby; de la Hanse Teutonique, d'Anvers; 1 vol. in 4; le *Consulat de la mer*, dans Pardessus, lois maritimes, t. II; *Tractatus duo de assecurationibus*, à Benevenuto Straccha. In 8; Santerna; Scaccia; Targa et Casaregis.

Voyez aussi le nom des auteurs mentionnés dans notre avant-propos, mais nous devons y ajouter *la Gazette des Trib.*, *le Droit*, et le recueil des arrêts de la cour de Bordeaux, rédigé par M. Brives-Cazes; le *Journal* de MM. Teulet et Camberlin; le *Dictionnaire* de MM. Goujet et Merger.

Voyez, au surplus, la bibliographie donnée par M. Delaborde à la fin de son traité *des Avaries*.

FIN DU SECOND ET DERNIER VOLUME.

TABLE DES MATIÈRES

CONTENUES DANS LE SECOND VOLUME.

SUITE DE LA PREMIÈRE PARTIE.

(ASSURANCES).

DEUXIEME PARTIE.

DE LA NAVIGATION MARITIME.

FIN DE LA TABLE DES MATIÈRES CONTENUES DANS LE SECOND VOLUME.

TABLE ANALYTIQUE DES MATIÈRES (1).

NOTA. — Le chiffre à gauche indique le numéro d'ordre dérivant des sommaires placés en tête de chaque chapitre ou paragraphe ; le chiffre à droite, a trait à la pagination du volume renfermant le numéro indiqué ; le volume est inscrit en tête de chaque article.

A.

ABORDAGE (2).

(1) Pour donner à cette Table plus d'intérêt nous avons, après chaque mot, indiqué les articles des Codes de commerce étrangers qui ont une certaine analogie avec nos dispositions législatives ; cette indication est empruntée à l'ouvrage de M. Anthoine de Saint-Joseph.

(2) Voyez Code hollandais, art. 534 à 541 ; — de Hambourg, tit. VIII ; — de Lubeck ; — de Suède, chap. XI.

(3) La Cour de Cassation vient de décider l'affirmative. (*Gazette des Tribunaux* du 14 janvier 1858.)

ARMATEUR (1).

Tome II.

ARRÊT DE PRINCE.

Tome I.

(1) Voyez Code des Etats-Unis, chap. II ; — de Hambourg, sect. 2.

(1) Voy. Code Russe, art. 900 à 924.

(2) Voyez Code espagnol, 930 à 991; — hollandais, 696 à 740; — portugais, 1567 et suiv. prussien, 1766 à 1933; russe, 803 à 848; — Ordonnance de Bilbao, 1 à 10; — Code des Etats-Unis, chap. IX, sect. 1 et 2; — Grande-Bretagne, chap. VIII; — Hambourg, tit. XVI et XV I; — Iles Ioniennes, chap. II, liv. II, tit. II; — *Code de Lubeck*; — Malte, chap. X; — Sardaigne, liv. II, tit. XI; — Suède, chap. IX; — Valachie, liv. III, tit. XI à XIV.

B.

C.

CAPACITÉ (1).

CAPITAINE, DROITS ET OBLIGATIONS (2).

(1) Voy. Code Portugais, 1698 et suiv ; — Hambourg, tit. II.

(2) Voyez Code espagnol, 634 à 686 ; — hollandais, 340 à 393 ; — portugais, 1301 à 1418 ; — prussien, 1445 à 1529 ; — russe, 609 à 650 ; — Ordonnance de Bilbao, 1 à 99 ; — Code d'Autriche, chap. VII ; — des Deux-Siciles, liv. II, tit. III ; — *Etats-Unis*, chap. III ; — Grande-Bretagne, chap. II ; — Hambourg, sect. 8 ; — Iles Ioniennes, liv. II, tit. III ; — de Lubeck ; — Sardaigne, liv. II, tit. IV ; — Valachie, liv. III, tit. IV ; — Malte, chap. III ; Suède, chap. III.

(3) Voyez Projet de loi, Chambre des députés, séance du 2 avril 1845 ; — Goujet et Merger, v° *Francisation*, p. 255, et encore sur la *Francisation*, p. 253 et suiv.

(1) Voyez Code espagnol, 737 et suiv. — hollandais, 453 à 533; — portugais, 1498 à 1566; — prussien, 1620 à 1765; — russe, 724 à 791; — Ordonnance de Bilbao, 1 à 46; — Code des Deux-Siciles, liv. II, tit. VII; — Etats-Unis, chap. V; — Grande-Bretagne, chap. IV; — Hambourg, sect. 4; — Iles Ioniennes, chap. II, liv. II, tit. V; — Malte, chap. VII; — Sardaigne, liv. II, tit. VI et VIII.

COMMISSIONNAIRES A L'ASSURANCE.

Tome II.

(1) Voyez Code de la Grande-Bretagne, chap. VI; — Sardaigne, liv. II, tit. VII. — Suède, chap. VI, et sur les propriétés du connaissement, la jurisprudence rapportée dans notre ouvrage de la *Commission*, t. IV, à la table, v° *Connaissement*.

CONSULS. — *Leurs fonctions au point de vue de la juridiction administrative, civile et criminelle.* —

CONTRAT A LA GROSSE (1).

(1) Voyez v° *Emprunt à la Grosse*; voyez Code espagnol, 812 à 839; — hollandais, 569 à 591; — portugais, 1621 à 1671; — prussien, 2359 à 2451; — russe, 793 à 803; — Ordonnance de Bilbao, 1 à 16; — Code du Danemarck, ch. V; — Etats-Unis, ch. VI; — Grande-Bretagne, chap. VI; — Hambourg, tit. IX; — Iles Ioniennes, chap. II, liv. II, tit. IX; — Sardaigne, liv. II, tit. IX; — Suède, ch. XII; — Valachie, liv. III, tit. IX.

D.

(1) Voyez Code portugais, art. 1807 à 1812.

(1) Voyez Code espagnol, 900 à 929; — hollandais, 663 à 690; — prussien, [illegible] à 2368; — des Deux-Siciles, liv. II, tit. IX; — des Etats-Unis, chap VIII; — Hambourg, tit. III; — Sardaigne, liv. II, tit. X, sect. 3; Suède, chap. XIV.

E.

ÉCHELLE.

Tome I.

ÉCHOUEMENT.

Tome I.

EMPRUNT A LA GROSSE.

Tome II.

F.

(1) Voyez Code de Hambourg, tit. VIII.

FRANCHISE D'AVARIES.

Tome I.

FRET.

Tome II.

G.

GENS DE MER, ENGAGEMENT (1).

(1) Voyez Code espagnol, 687 à 736; — hollandais, 394 à 452; — portugais, 1419 à 1497; — prussien, 1535 à 1619; russe, 651 à 723; — d'Autriche, chap. VI et VIII; — de Danemarck, liv. IV, chap. I; — des Deux-Siciles, liv. II, tit. IV; — des Etats-Unis, chap. IV; — Grande-Bretagne, chap. III; — Hambourg, sect. 5; — Iles Ioniennes, liv. II, tit. IV; — de Lubeck; — de Malte, chap. IV; — Suède, chap. IV; — Valachie, liv. III, tit. V à VIII.

(2) L'innavigabilité ne doit pas être assimilée au naufrage. (Bordeaux, 29 juillet 1857.)

H.

I.

J.

(1) Voyez Code des Deux-Siciles, liv. II, tit. XI ; — Hambourg, tit. XXII ; — Iles Ioniennes, chap. II, liv. II, tit. XII ; — Malte, chap. XI ; — Sardaigne, liv. II, tit. XII ; — Suède, chap. X ; — Valachie, liv. III, tit. XI à XIV.

(1) Voyez Code espagnol, art [illegible] à 635; — hollandais, [illegible] à 785; — portugais, 1287 à 1360; — prussien, 1389 à 1444; — russe, 585 à 698; — des Deux-Siciles, liv. II, tit. I et II; — États-Unis, chap. I; — Grande-Bretagne, chap. I; — Hambourg, sect. 1; — Iles Ioniennes, chap. II, liv. II, tit. I; — Malte, chap. I; Suède, ch. I. — Valachie, liv. III, tit. I à III.

(2) Voyez Code hollandais, 545 à 568; — russe, 849 à 877; — espagnol, 982 à [illegible]; — de Danemarck, chap. IV; — Hambourg, tit. XIV; — Suède, chap. XV.

O.

OBJET DE L'ASSURANCE (1).

(1) Voyez Code espagnol, 840 à 860; — hollandais, 592 à 618; — portugais, 1672 et suiv.—prussien, 1934 à 2103;—russe, 865 à 897;—Ordonnance de Bilbao, 1 à 50;—Etats-Unis, chap. VI, sect. 2; — Hambourg, t. III.

P.

(1) Voyez Code hollandais, art. 685 à 692.

(1) Voyez, contrairement à notre opinion, le jugement du tribunal de commerce de la Seine, du 9 septembre 1857.
(2) Voyez pour Codes étrangers v° Objet de l'assurance, et Code des États-Unis, chap. VII, sect. 9, —Hambourg, t. I et IV; —Iles Ioniennes, chap. II, liv. II, tit. VI.

(1) Nous n'avons pas cité les Polices étrangères parce qu'elles reproduisent les Polices françaises. On peut, au surplus, consulter les premières dans l'ouvrage de M. Lafond de Lurcy.

(2) Voyez Code espagnol, 992 à 1000; — hollandais, 681 à 685; — des Deux-Siciles, liv. II, tit. XII; Hambourg, tit. XVII; — îles Ioniennes, ch. II, liv. II, tit. XIII; — Sardaigne, liv. II, tit. XIII; — Valachie, liv. 2, tit. XI à XIV.

PREUVE DE L'EXISTENCE, DE LA VALEUR ET DE LA PERTE DE L'OBJET ASSURÉ (1).

(1) Voyez Code hollandais, art. 619 à 625 ;— portugais, 1728 à 1735 ; — États-Unis, chap. VII, sect. 3, 4, 5 ; — Hambourg, tit. XII, XIII ; — Suède, chap. VII.

PRIME (1).

(1) Voyez Code hollandais, art. 635 à 680; — prussien, art. 2104 à 2164; — des Etats-Unis, chap. VII, sect. VIII.

PRISE.

Tome I.

PRISES MARITIMES (1). — *Droit ancien; droit nouveau.* — Appendice.

Tome I.

(1) Voyez Code de Hambourg, tit. XV.

(1) Voyez Code de Hambourg, tit. XVIII.

(1) Voyez Code espagnol, art. 885 à 899.

(1) Voyez Code hollandais, art. 624 à 634; — portugais, 1738 à 1749.
(2) Voyez Code de Hambourg, tit. VI.

S.

(1) Voyez Code de Hambourg, tit. XIV.

T.

U.

(1) Ces usages sont examinés suivant les diverses questions auxquelles ils se réfèrent dans cet ouvrage; nous les avons cependant groupés, p. 615 et suiv.

(2) A Bordeaux on suit la règle du Havre pour la *réfaction*. Bordeaux, 7 juin 1857, *J. des Arr. de Bordeaux*, par M. Brives-Cazes, t. XXXII, 317.

V.

(1) Voyez Code des Etats-Unis, chap. VII, sect. 8.

FIN DE LA TABLE ANALYTIQUE.

